

# Versión anonimizada

Traducción

C-545/22 - 1

Asunto C-545/22

## Petición de decisión prejudicial

### Fecha de presentación:

15 de agosto de 2022

### Órgano jurisdiccional remitente:

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

### Fecha de la resolución de remisión:

9 de agosto de 2022

### Parte demandada y apelante:

Air Europa Líneas Aéreas

### Partes demandantes y apeladas:

VO

GR

---

[omissis]

[omissis]

**Landgericht Düsseldorf**

**Resolución**

[de 9 de agosto de 2022]

En el litigio entre

Air Europa Líneas Aéreas, [omissis] Frankfurt,

parte demandada y apelante,

[*omissis*]

y

1. VO, [*omissis*] Bremen,
2. GR, [*omissis*] Bremen,

partes demandantes y apeladas,

[*omissis*]

la Sala Vigésimosegunda de lo Civil del Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Düsseldorf) [*omissis*]

**ha resuelto:**

Suspender el procedimiento.

Plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, con arreglo al artículo 267 TFUE, párrafos primero, letra b), y tercero, [la siguiente cuestión prejudicial relativa] a la interpretación del Derecho de la Unión:

¿Debe interpretarse el artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 en el sentido de que la cancelación de un vuelo se debe a circunstancias extraordinarias si, tras el estallido de la pandemia mundial de la COVID-19 y a causa del colapso del tráfico aéreo mundial a partir de marzo de 2020, la compañía aérea reduce drásticamente su programación de vuelos debido a la falta de aprovechamiento económico de la capacidad de los vuelos y con el fin de proteger la salud de la tripulación y de los pilotos y cancela numerosos vuelos, sin verse obligada a la cancelación por medidas oficiales como cierres de aeropuertos, prohibiciones de vuelos o prohibiciones de entrada?

**Fundamentos:**

**I.**

Los demandantes, los esposos VO y GR, reservaron cada uno un vuelo de ida con la demandada desde Düsseldorf vía Madrid a Miami para el 7 de marzo de 2020 (números de vuelo: UX 1446 + UX 97) y sendos vuelos de vuelta de Miami vía Madrid a Düsseldorf para los días 16 y 17 de marzo de 2020 (números de vuelo: UX 98 y UX 1447).

La demandada canceló los vuelos de regreso previstos para los días 16 y 17 de marzo de 2020 (números de vuelo: UX 98 y UX 1447). Los demandantes solo fueron informados de la cancelación en el propio aeropuerto de Miami el 16 de marzo de 2020. No se les ofreció un transporte alternativo.

Los demandantes presentaron demanda ante el Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de lo Civil y Penal de Düsseldorf, Alemania), por la que reclamaban sendas indemnizaciones compensatorias por importe de 600,00 euros cada una, con arreglo al artículo 7, apartado 1, letra c), 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.

La demandada aduce que la cancelación se debió a circunstancias extraordinarias en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 y que no podrían haberse evitado adoptando medidas razonables. Para ello, la demandada invoca las restricciones al tráfico de viajeros a causa de la pandemia de la COVID-19. Expone que la pandemia de la COVID-19 paralizó el tráfico aéreo en todo el mundo. Por ello, así afirma, las compañías aéreas reorganizaron y redujeron drásticamente sus vuelos programados y cancelaron numerosos vuelos. Alega que eso sucedió también en el caso de los vuelos UX 98 y UX 1447 los días 16 y 17 de marzo de 2020. La cancelación también se produjo, según afirma, por motivos de protección de la salud de las tripulaciones. Expone que este nuevo coronavirus y su peligrosidad, así como sus vías de propagación, eran completamente desconocidos y que no quiso exponer a sus tripulaciones a ese tipo de riesgo.

El Amtsgericht Düsseldorf estimó la demanda mediante sentencia [*omissis*] dictada el 1 de diciembre de 2021 y condenó a la demandada, entre otras disposiciones, a pagar a cada uno de los demandantes una compensación por importe de 600,00 euros.

La demandada ha interpuesto recurso de apelación contra dicha sentencia en tiempo y en forma oportunos. Los demandantes defienden la sentencia recaída en primera instancia.

## II.

El éxito de la apelación de la demandada depende [*omissis*] de la cuestión enunciada en lo que antecede.

### En concreto:

La apelación sería infundada si las razones alegadas por la demandada para la cancelación de los vuelos objeto del presente litigio en los días 16 y 17 de marzo de 2020 de Miami vía Madrid a Düsseldorf (números de vuelo: UX 98 y UX 1447), a saber, la reducción voluntaria, por razones económicas, de los vuelos programados debido al colapso del tráfico aéreo internacional y para proteger la salud de la tripulación en el contexto de la pandemia mundial de la COVID-19, no constituyen una circunstancia extraordinaria en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004.

A tenor del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 216/2004, el transportista aéreo está exento de la obligación de compensar a los pasajeros conforme al artículo 7 de ese mismo Reglamento si puede probar que la cancelación del vuelo o la llegada con un retraso igual o superior a tres horas se debe a «circunstancias extraordinarias» que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables y, en el supuesto de que se produzca una de tales circunstancias, que ha adoptado las medidas adaptadas a la situación, utilizando todo el personal o el material y los medios económicos de que disponía, a fin de evitar que la circunstancia extraordinaria en cuestión provocara la cancelación o el gran retraso del vuelo de que se trataba, sin que se le pueda exigir, no obstante, que aceptara sacrificios insoportables en relación con la capacidad de su empresa en el momento pertinente (véanse [omissis] las sentencias de 4 de abril de 2019, Germanwings, C-501/17, [EU:C:2019:288] [omissis], apartado 19, y de 11 de junio de 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, [EU:C:2020:460] [omissis], apartado 36).

1.

Según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el concepto de «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, designa solamente acontecimientos que, por su naturaleza o su origen, no son inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado y escapan al control efectivo de este, siendo estos dos requisitos acumulativos y debiendo apreciarse su cumplimiento caso por caso (véase [omissis] la sentencia de 23 de marzo de 2021, Airhelp, C-28/20, [EU:C:2021:226] [omissis], 561, apartado 23). A tal efecto, los acontecimientos cuyo origen es «interno» deben distinguirse de aquellos cuyo origen es «externo» al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo. Están comprendidos en este concepto de «circunstancias extraordinarias» solamente los acontecimientos «externos». Estos acontecimientos tienen en común que resultan de la actividad del transportista aéreo y de circunstancias externas, más o menos frecuentes en la práctica, pero que el transportista aéreo no controla porque su origen es un hecho natural o el de un tercero, como otro transportista aéreo o un sujeto público o privado que interfiere en la actividad aérea o aeroportuaria (véase [omissis] la sentencia citada, apartados 39 y siguientes).

2.

De inicio, la pandemia de la COVID-19 no queda fuera del ámbito de aplicación del Reglamento n.º 261/2004 a pesar de sus efectos generalmente significativos y a escala mundial sobre el tráfico de viajeros. Aparte de las «circunstancias extraordinarias» mencionadas en su artículo 5, apartado 3, el Reglamento n.º 261/2004 no reconoce una categoría distinta de acontecimientos «particularmente extraordinarios» que tengan como consecuencia exonerar sin más al transportista aéreo de todas sus obligaciones resultantes del Reglamento n.º 261/2004 (véase [omissis] la sentencia de 31 de enero de 2013, McDonagh, C-12/11, [EU:C:2013:43] [omissis], apartado 30).

4

3.

La demandada se refiere a las restricciones al tráfico de viajeros a causa de la pandemia de la COVID-19. Afirma que, como consecuencia de las restricciones de entrada aplicadas a los viajeros en todo el mundo a partir de mediados de marzo de 2020, el sector aeronáutico se vio obligado a restringir en gran medida sus operaciones. Expone que el tráfico aéreo disminuyó considerablemente entre marzo y junio de 2020, la primera fase de la pandemia, y que las conexiones aéreas intercontinentales se redujeron drásticamente o se detuvieron por completo. Por ese motivo, así aduce, durante ese tiempo fue inevitable que, a corto plazo, hubiera cambios en los vuelos programados o cancelaciones de vuelos. Alega que eso sucedió también en el caso de los vuelos UX 98 y UX 1447 los días 16 y 17 de marzo de 2020. Afirma que las cancelaciones también sirvieron para proteger la salud de las tripulaciones y de los pilotos. Expone que este nuevo coronavirus y su peligrosidad, así como sus vías de propagación, eran completamente desconocidos y que no quiso exponer a sus trabajadores a ese tipo de riesgo.

En opinión de la Sala, estas alegaciones no son adecuadas para justificar la existencia de circunstancias extraordinarias. Es cierto que la pandemia mundial de la COVID-19 y las restricciones a los viajes, así como los riesgos de contagio que conlleva, por su naturaleza y por su causa, ya no son inherentes al ejercicio normal de la actividad de un transportista aéreo, porque la demandada no tiene ninguna influencia sobre ello y la pandemia escapa a su control. Sin embargo, la demandada no ha acreditado suficientemente que la cancelación del vuelo de regreso (números de vuelo UX 98 y UX 1447) los días 16 y 17 de marzo de 2020 «se debiera» directamente a la pandemia de la COVID-19 en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 y que los efectos de la pandemia mundial de la COVID-19 sobre el vuelo al que se refiere el presente litigio escaparan al control de la demandada como compañía aérea.

Es cierto que la Comisión expuso en su Comunicación del 18 de marzo de 2020 [Directrices interpretativas sobre los Reglamentos de la UE en materia de derechos de los pasajeros en el contexto de la situación cambiante con motivo de la COVID-19 (2020/C 89 I/01)] [...] lo siguiente:

«La Comisión considera que cuando las autoridades públicas adoptan medidas destinadas a contener la pandemia de COVID-19, estas medidas, por su naturaleza y su origen, no son inherentes al ejercicio normal de la actividad de las compañías aéreas y escapan a su control efectivo. El artículo 5, apartado 3, invalida el derecho a compensación a condición de que la anulación “se deba” a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran adoptado todas las medidas razonables. Se puede considerar que ese caso ocurre cuando las autoridades públicas prohíben directamente determinados vuelos o impiden la circulación de personas, excluyendo, *de facto*, el vuelo en cuestión. Este caso también podrá darse cuando la cancelación de un vuelo se produzca en circunstancias en las que la correspondiente circulación de personas no esté totalmente prohibida, sino limitada a las personas que se benefician de

exenciones (por ejemplo, nacionales o residentes en el Estado de que se trate). En caso de que ninguna persona de las mencionadas tome un vuelo determinado, [este último] quedará [vacío] si no se cancela. En tales situaciones, puede ser legítimo que un transportista no espere hasta muy tarde, sino que cancele el vuelo a su debido tiempo (e incluso sin estar seguro de los derechos de los distintos viajeros a realizar el viaje), a fin de adoptar las medidas organizativas apropiadas, incluida la atención a los pasajeros que debe ofrecer el transportista. En casos así y dependiendo de las circunstancias, también es posible considerar que la cancelación “se debe” a la medida adoptada por las autoridades públicas. Del mismo modo, dependiendo de las circunstancias, puede también darse este caso para los vuelos en el sentido contrario a los vuelos directamente afectados por la prohibición de circulación de personas. Cuando la compañía aérea decida cancelar un vuelo y demuestre que esta decisión estaba justificada por motivos de protección de la salud de la tripulación, dicha cancelación también debe considerarse “causada” por circunstancias extraordinarias. Las consideraciones anteriores no son exhaustivas ni pueden serlo, ya que otras circunstancias específicas relacionadas con la COVID-19 también pueden estar comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo 5, apartado 3.»

Sin embargo, este tipo de recomendaciones de la Comisión no son vinculantes para el poder judicial. Es cierto que el Tribunal de Justicia ha resuelto que las recomendaciones y los dictámenes en el sentido del artículo 288 TFUE, párrafo cuarto, no dan lugar a derechos individuales que los ciudadanos de la Unión puedan invocar ante los jueces nacionales. Ahora bien, estos están obligados a tener en cuenta las recomendaciones y los dictámenes a la hora de resolver los litigios de que conocen, sobre todo cuando las recomendaciones ilustran acerca de la interpretación de otras disposiciones nacionales o de la Unión que hayan sido adoptadas (véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 13 de diciembre de 1989, Grimaldi, C-322/88, [EU:C:1989:646, apartado 18] [omissis]). Para empezar, es dudoso incluso que las directrices interpretativas de la Comisión sean recomendaciones o dictámenes en el sentido del artículo 288 TFUE, párrafo cuarto, y no medidas *sui generis*. En cualquier caso, la exigencia de que las directrices sean tenidas en cuenta por los tribunales nacionales no puede significar que sean vinculantes *de facto* con ocasión de la interpretación, sino solo que los tribunales nacionales deben examinar el contenido de las directrices al interpretar el Derecho de la Unión.

Las recomendaciones tampoco son convincentes en cuanto a su contenido. Habida cuenta, por una parte, del objetivo del Reglamento n.º 261/2004, expresado en su considerando 1, consistente en garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros, y, por otra parte, del hecho de que el artículo 5, apartado 3, del citado Reglamento introduce una excepción al principio del derecho a compensación de los pasajeros en caso de cancelación de su vuelo, el concepto de «circunstancias extraordinarias» en el sentido de esta disposición debe ser interpretado de forma estricta (véase [omissis] la sentencia de 23 de marzo de 2021, Airhelp, C-28/20, [EU:C:2021:226] [omissis] apartado 24). Puede ser correcto suponer la existencia de circunstancias extraordinarias cuando las autoridades públicas prohíben

directamente determinados vuelos o impiden la circulación de personas, impidiendo, *de facto*, la realización del vuelo en cuestión (por ejemplo, cierres de aeropuertos, prohibiciones de vuelos, prohibiciones de entrada, etc.). Sin embargo, sería extralimitarse asumir la existencia de circunstancias extraordinarias incluso cuando la operación de vuelo es legal y fácticamente posible sin restricciones, pero las compañías aéreas deciden reducir el número de conexiones aéreas y cancelar vuelos por consideraciones económicas (por ejemplo, para evitar vuelos vacíos). Esta exoneración tan amplia de las compañías aéreas va en detrimento de los pasajeros y contradice el propósito del Reglamento n.º 261/2004 de establecer un elevado nivel de protección para los pasajeros.

Este tipo de consideraciones de índole económica son claramente causas «internas» y no de naturaleza «externa». En estos casos, la situación tampoco escapa al control de las compañías aéreas, pues deciden cancelar el vuelo bajo su propia responsabilidad y de forma voluntaria, sin verse «obligadas» a hacerlo por circunstancias externas.

4.

Tampoco es suficiente con que en el momento de la cancelación del vuelo concurren circunstancias extraordinarias en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004. La cancelación de un vuelo concreto también ha de «deberse» precisamente a dichas circunstancias extraordinarias y la cancelación no debe haber podido evitarse tomando medidas razonables. Esto es concebible en el contexto de la pandemia de la COVID-19 si, por ejemplo, el operador del aeropuerto o el control del tráfico aéreo prohíbe vuelos concretos o hay cierres de aeropuertos por las autoridades o prohibiciones legales de entrada. Por otra parte, del considerando 15 del Reglamento n.º 261/2004 se desprende que las circunstancias extraordinarias solo pueden referirse a «una aeronave determinada y en una fecha determinada», lo que no sucede en el supuesto en que se deniega el embarque a un pasajero por la reorganización de vuelos debida a circunstancias que afectan (también) a otros vuelos. En efecto, el concepto de «circunstancias extraordinarias» tiene por objeto limitar las obligaciones del transportista aéreo, incluso eximirlo de estas, cuando el acontecimiento de que se trate no hubiera podido evitarse incluso si se hubieran adoptado todas las medidas razonables. Sin embargo, si una compañía aérea decide voluntariamente reorganizar sus vuelos debido a una circunstancia que (también) afecta a otros vuelos, no puede en modo alguno considerarse que dicho transportista se haya visto obligado por tales circunstancias a cancelar un vuelo determinado (véase [*omissis*] la sentencia de 4 de octubre de 2012, Finnair, C-22/11, [*omissis*], apartado 37, acerca de la denegación de embarque a causa de una reorganización de la programación de vuelos debida a una huelga de controladores aéreos). Es probable que esta jurisprudencia sea aplicable también a la reducción de la programación de vuelos a raíz de la pandemia de la COVID-19.

5.

En cuanto a la afirmación de la demandada de que la cancelación también sirvió para proteger la salud de la tripulación, esta objeción tampoco puede prosperar. Una cancelación por razones de salud y seguridad laboral de la tripulación tampoco debe ser considerada una circunstancia extraordinaria. De inicio, la salud y la seguridad laboral de la tripulación, que entran en el ámbito de las obligaciones de la compañía aérea como empleador, es una circunstancia operativa interna del ámbito de la demandada y no una «circunstancia externa». Cualquier aumento de los riesgos para la salud de la tripulación y de los pilotos en el contexto de la pandemia de la COVID-19 tampoco se escapaba al control de la demandada, ya que podría haberlos contrarrestado tomando medidas de seguridad adecuadas (filtros HEPA, mascarillas obligatorias, etc.). Además, la consideración genérica de la protección de la salud de la tripulación podría llevar a que, en caso de proceder de un modo extremadamente prudente y preventivo, todo posible vuelo ya pudiera ser cancelado «por razones de protección de la salud», sin que a tal efecto fueran necesarios indicios concretos. Pues bien, esto significaría en última instancia dar «carta blanca», porque en principio puede haber en cada ruta un mayor riesgo para la salud debido a los vuelos internacionales con pasajeros de diferentes orígenes que comparten un espacio reducido, incluso independientemente de la crisis del coronavirus.

Como estas cuestiones, por lo que se aprecia, aún no han sido resueltas por el Tribunal de Justicia, es necesario plantearlas en el marco de una petición de decisión prejudicial.

[*omissis*]

[*omissis*] [consideraciones sobre el Derecho procesal nacional]

[*omissis*] [firmas]

[*omissis*]

[*omissis*] [formalidades]