

**Asunto C-405/23****Resumen de la petición de decisión prejudicial con arreglo al artículo 98, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia****Fecha de presentación:**

3 de julio de 2023

**Órgano jurisdiccional remitente:**

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

**Fecha de la resolución de remisión:**

22 de junio de 2023

**Parte demandada y apelante:**

Touristic Aviation Services Limited

**Parte demandante y apelada:**

Flightright GmbH

**Objeto del procedimiento principal**

Transporte aéreo — Derechos de los pasajeros — Reglamento (CE) n.º 261/2004 — Compensación a los pasajeros en caso de gran retraso de los vuelos — Falta de personal para cargar el equipaje — Circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables

**Objeto y fundamento jurídico de la petición de decisión prejudicial**

Interpretación del Derecho de la Unión, artículo 267 TFUE

**Cuestión prejudicial**

¿Debe interpretarse el artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 en el sentido de que, en caso de falta de personal en el operador del aeropuerto o en la empresa por este contratada para ocuparse de la carga del equipaje que le corresponde realizar, se está ante una circunstancia extraordinaria en el sentido de

dicha disposición, que externamente afecta al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo que utiliza este servicio del operador del aeropuerto o de la empresa por este contratada, y que escapa a su control, o la carga del equipaje por el operador del aeropuerto o por la empresa por este contratada, así como la falta de personal de carga que estos sufran, forman parte del ejercicio normal de la actividad de dicho transportista aéreo, de manera que la exoneración del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 solo entra en consideración si la razón de la falta de personal constituye una circunstancia extraordinaria en el sentido de la referida disposición?

### **Disposiciones del Derecho de la Unión invocadas**

Directiva 96/67/CE del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad

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

### **Breve exposición de los hechos y del procedimiento principal**

- 1 La petición de decisión prejudicial se plantea en el marco de un litigio entre las partes en relación con una compensación por importe total de 800 euros, exigida por la demandante en virtud de derechos cedidos por los pasajeros afectados. Estos reservaron, para el 4 de julio de 2021, el vuelo XR 1092 de la demandada, entre Colonia-Bonn y Kos, que llegó al aeropuerto de destino con un retraso de aproximadamente tres horas y media.
- 2 El Amtsgericht (Tribunal de lo Civil y Penal) estimó la demanda. No entró a valorar si el gran retraso se debió a una circunstancia extraordinaria, ya que, en cualquier caso, la demandada habría podido evitarlo de haberse adoptado todas las medidas razonables.
- 3 Con su recurso de apelación interpuesto ante el tribunal remitente, la demandada insiste en su pretensión de desestimación de la demanda. La demandante solicita que se desestime el recurso de apelación.

### **Alegaciones esenciales de las partes en el procedimiento principal**

- 4 La demandada afirma que el gran retraso se debió a la falta de personal del operador del aeropuerto de Colonia-Bonn, motivada por la pandemia de Covid-19 y que no le era imputable a ella. El vuelo anterior ya había sufrido un retraso de 1 hora y 17 minutos, por falta de personal de facturación. De haberse podido

preparar normalmente el vuelo anterior y el vuelo en cuestión, no habría cabido prever un retraso superior a tres horas. Sin embargo, también había escasez de personal de carga de equipaje, por lo que el inicio del vuelo se demoró otras 2 horas y 13 minutos. Por último, a todo ello se añadió un retraso de 19 minutos más después del cierre de puertas, debido a circunstancias meteorológicas.

- 5 La demandante alega que las circunstancias descritas no deben considerarse extraordinarias.

### **Breve exposición de la fundamentación de la petición de decisión prejudicial**

- 6 En opinión del tribunal remitente, el Amtsgericht (Tribunal de lo Civil y Penal) incurrió en un error al estimar la demanda con el argumento de que la demandada no había expuesto las medidas que en el presente caso estudió al efecto de evitar o reducir el retraso controvertido.
- 7 Según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, a tenor de los considerandos 14 y 15 y del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, el transportista aéreo está exento de la obligación de compensar a los pasajeros conforme al artículo 7 de dicho 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 insostenibles en relación con la capacidad de su empresa en el momento pertinente (sentencias de 4 de abril de 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, apartado 19, y de 11 de junio de 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, apartado 36). Qué medidas es razonable exigir a un transportista aéreo para evitar que unas circunstancias extraordinarias ocasionen un gran retraso en uno de sus vuelos o su cancelación es algo que se ha de determinar atendiendo a las circunstancias del caso concreto; este carácter razonable se ha de valorar en función de la situación específica (sentencias de 22 de diciembre de 2008, C-549/07, Wallentin-Hermann, EU:C:2008:771, apartados 40 y 42, y de 12 de mayo de 2011, Eglītis y Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, apartado 30).
- 8 Partiendo de estas premisas, no se deducía ninguna obligación para la demandada de estudiar y adoptar medidas en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004. Ni siquiera resulta evidente que para la demandada fuese previsible que se produjese un gran retraso. La llegada tardía del vuelo previo al aeropuerto de Colonia-Bonn se debió a un retraso inicial del vuelo efectuado el día anterior, a causa de la falta de personal de facturación, algo que quedaba comprendido en la propia responsabilidad de la demandada. No había

ningún indicio de que a raíz de ello se fuesen a producir nuevas demoras. Además, tampoco resulta fácil concebir medidas que hubiera podido adoptar la demandada para evitar el gran retraso. De la sentencia del Tribunal de Justicia de 11 de junio de 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460), citada por el Amtsgericht, no se desprende, en opinión del tribunal remitente, ninguna obligación de estudiar el cambio de reserva de los pasajeros afectados a un vuelo diferente. La falta de personal en el operador del aeropuerto para la carga de equipajes afectó a múltiples vuelos, en los que también se produjeron retrasos. En tales circunstancias, objetivamente no cabía esperar que con el cambio de reserva se pudiese conseguir que los pasajeros afectados llegasen más rápidamente a su destino.

- 9 En consecuencia, el Amtsgericht debió entrar a valorar si la escasez de personal de facturación, mencionada como motivo del gran retraso, constituía una circunstancia extraordinaria.
- 10 Según reiterada jurisprudencia, 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, siendo estos dos requisitos acumulativos (véanse las sentencias de 31 de enero de 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, apartado 29, y de 23 de marzo de 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, apartado 23). En su sentencia de 23 de marzo de 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226), el Tribunal de Justicia declaró que, de su jurisprudencia relativa al concepto de «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, se desprende que los acontecimientos cuyo origen es «interno» deben distinguirse de aquellos cuyo origen es «externo» al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo. Todos los acontecimientos «externos» 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. En el auto de 14 de noviembre de 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), apartado 19, el Tribunal de Justicia señaló, en relación con un problema técnico que tenía su origen en el choque de la escalerilla móvil de embarque de un aeropuerto contra un avión, que dichas escalerillas o pasarelas móviles se usan, inevitablemente, en el contexto del transporte aéreo de pasajeros para permitir a estos subir y bajar del avión, de tal manera que los transportistas aéreos se enfrentan periódicamente a situaciones que se derivan del uso de dichas escalerillas móviles. Siendo así, se debe considerar que el choque de un avión contra una de ellas es un acontecimiento inherente al ejercicio normal de la actividad de transportista aéreo.
- 11 En consecuencia, la actividad de carga del equipaje podría atribuirse en el presente caso al ejercicio normal de la actividad de la demandada, ya que sirve directamente al cumplimiento de su obligación de transporte frente a los pasajeros.

Así pues, la falta de personal de carga estaría comprendida en el ejercicio normal de la actividad de la demandada, con la consecuencia de que no constituiría circunstancia extraordinaria alguna. En cambio, precisamente por el hecho de que la carga del equipaje en el aeropuerto de Colonia-Bonn corre a cargo del operador del aeropuerto y no de la propia demandada ni de un prestador de servicios contratado por esta, la falta de personal de carga podría constituir un factor externo que escapa al control de la demandada y que afecta al ejercicio normal de su actividad.

- 12 Al parecer del tribunal remitente, sí se da una circunstancia extraordinaria. La carga del equipaje forma parte de los servicios de asistencia en tierra, que en Alemania tradicionalmente han correspondido a los propios operadores de aeropuertos o a sus filiales y aún, tras la liberalización del transporte aéreo europeo mediante la Directiva 96/67/CE y su transposición al Derecho nacional, en principio, sigue estando, como tal, en manos de los operadores de aeropuertos. Por consiguiente, la cuestión de si la falta de personal para la carga del equipaje constituye una circunstancia extraordinaria podría depender de si, como aquí sucede, fue el operador del aeropuerto el que llevó a cabo la carga del equipaje, de manera que habría que apreciar una circunstancia extraordinaria, o si el propio transportista aéreo afectado era responsable de la carga del equipaje o encomendó esta tarea a un prestador de servicios, de manera que la carga del equipaje formaría parte del ejercicio normal de la actividad de dicho transportista aéreo y, por tanto, en un caso así procedería negar la existencia de una circunstancia extraordinaria.
- 13 A raíz de la presente exoneración respecto al retraso de 2 horas y 13 minutos que se produjo en el aeropuerto de Colonia-Bonn por la falta de personal de carga, el retraso imputable a la demandada sería inferior a tres horas, por lo que esta no estaría obligada al pago de la compensación.
- 14 En cambio, si la interpretación llevase a la conclusión de que también la carga del equipaje realizada por el operador del aeropuerto se ha de atribuir al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo que recurre a dicho servicio, la exoneración de la demandada en virtud del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 solo entraría en juego si la falta de personal que ocasionó el retraso se hubiese debido a una circunstancia extraordinaria. En opinión del tribunal remitente, no es así. La falta de personal de carga en relación con la ejecución del vuelo controvertido no fue una consecuencia necesaria, imposible de evitar por la demandada, de la pandemia de Covid-19. De las observaciones de la demandada no se deduce que el operador del aeropuerto no tuviese la posibilidad de organizar su planificación de personal de tal manera que, en caso de recuperación del ritmo normal del transporte aéreo tras la pandemia, pudiesen evitarse retrasos sustanciales en los vuelos. Por el contrario, allí se reconoce que el operador del aeropuerto, sorprendido por el repentino y exponencial incremento de las cifras de pasajeros y vuelos desde principios de julio de 2021, no se hizo con el personal necesario con tiempo suficiente.

- 15 En consecuencia, el éxito del recurso de apelación depende de la interpretación del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004.

DOCUMENTO DE TRABAJO