

Versión anonimizada

Traducción

C-308/21 - 1

Asunto C-308/21

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

14 de mayo de 2021

Órgano jurisdiccional remitente:

Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada — Juiz 4) (Tribunal de Primera Instancia de las Azores — Sala de lo Civil de Ponta Delgada — Juzgado n.º 4) (Portugal)

Fecha de la resolución de remisión:

25 de enero de 2021

Demandantes:

KU

OP

GC

Demandada:

SATA International — Azores Airlines SA

Tribunal Judicial da Comarca dos Açores

Juízo Local Cível de Ponta Delgada — Juiz 4

(Tribunal de Primera Instancia de las Azores — Sala de lo Civil de Ponta Delgada — Juzgado n.º 4)

[*omissis*]

Demanda en procedimiento ordinario

[omissis]

Sobre la remisión prejudicial al TJUE — Artículo 94 del Reglamento de Procedimiento del TJUE

*

1) Breve exposición del objeto del litigio y de los hechos pertinentes

En el presente asunto, en el que se han acumulado tres procesos distintos, las tres partes demandantes adquirieron billetes de avión para dos vuelos entre el aeropuerto de Lisboa y la Región Autónoma de las Azores (islas de São Miguel y Pico), que debían tener lugar el 10 de mayo de 2017. Uno de los vuelos fue cancelado y al demandante se le ofreció un vuelo alternativo; el otro vuelo salió con retraso. En todos los casos, los demandantes llegaron a su destino con más de tres horas de retraso con respecto a la hora prevista.

La causa del retraso fue un fallo en el sistema de suministro de combustible producido en el aeropuerto de Lisboa ese día, a partir de las 13.19 horas, imprevisto e inesperado. Esta circunstancia obligó a reorganizar todas las operaciones aéreas con base en Lisboa, no solo las operaciones de la aerolínea, y fueron necesarios desplazamientos a los centros de combustible de los aeropuertos cercanos para subsanar ese fallo. También es preciso señalar que de los hechos probados se desprende que el aeropuerto de Lisboa no se encarga del sistema de suministro de combustible en el propio aeropuerto, que queda a cargo de una tercera entidad.

Se plantea la cuestión de si un retraso superior a tres horas o la cancelación de vuelos provocados por un fallo en el suministro de combustible en el aeropuerto de origen, cuando este es el responsable de la gestión del sistema de combustible, constituye una «**circunstancia extraordinaria**», en el sentido y a los efectos de lo dispuesto en el **artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004**.

*

Los **hechos pertinentes** en el presente asunto han resultado ser los siguientes:

a.1) Sobre el procedimiento 957/20.5T8PDL

1. El demandante KU, a través de la reserva NM8E8P, adquirió un billete para los vuelos S4321 y SP107, operados por la demandada y programados para el 10 de mayo de 2017, con salida del aeropuerto de Lisboa (LIS) a las 12.50 y llegada prevista al aeropuerto de Santa María (Azores) (SMA) a las 19.15 (hora local) del 10 de mayo de 2017 y con escala en el aeropuerto de Ponta

Delgada (Azores) (PDL), donde debía llegar a las 14.15 y salir a las 18.45 (hora local).

2. El demandante realizó la facturación para dicho vuelo y embarcó en él.
3. El vuelo S4321 llegó a su destino, el aeropuerto de Ponta Delgada (Azores) (PDL), a las 19.30, lo que impidió al demandante embarcar en el vuelo SP107.
4. La distancia entre Lisboa y Santa María es de 1 407,62 km.

a.2) Sobre el procedimiento 963/20.0T8PDL

5. El demandante GC, a través de la reserva NW53AK, adquirió un billete para el vuelo S4321, operado por la demandada y programado para el 10 de mayo de 2017, con salida del aeropuerto de Lisboa (LIS) a las 12.50 y llegada prevista al aeropuerto de Ponta Delgada (Azores) (PDL) a las 14.15 (hora local).
6. El demandante realizó la facturación para dicho vuelo y embarcó en él.
7. Ese vuelo se retrasó y llegó al aeropuerto de Ponta Delgada (Azores) (PDL) a las 19.30, es decir, con un retraso de 5 horas y 15 minutos con respecto a la hora de llegada prevista inicialmente.
8. La distancia entre Lisboa y Ponta Delgada es de 1 422,09 km.

a.3) Sobre el procedimiento 961/20.3T8PDL

9. El demandante OP, a través de la reserva 6I9R8M, adquirió un billete para el vuelo S4142, operado por la demandada y programado para el 10 de mayo de 2017, con salida del aeropuerto de Isla de Pico (Azores) (PIX) a las 17.35 y llegada prevista al aeropuerto de Lisboa (LIS) a las 21.05 (hora local).
10. El vuelo S4142 fue cancelado por la demandada.
11. A raíz de esta cancelación, se ofreció al demandante el vuelo S4136 como vuelo alternativo, con salida a las 21.25 del aeropuerto de Terceira (TER) y destino al aeropuerto de Lisboa (LIS), el 10 de mayo de 2017.
12. La distancia entre Isla de Pico y Lisboa es de 1 662,34 km.

a.4) Sobre la defensa de la demandada

13. El 10 de mayo de 2017 se produjo un fallo en el sistema de suministro de combustible del aeropuerto de Lisboa a partir de las 13.19.
14. Este suceso fue imprevisto e inesperado.

15. Dicho suceso obligó a reorganizar todas las operaciones aéreas con base en Lisboa, no solo las operaciones de la demandada, e hizo necesarios desplazamientos a los centros de combustible de los aeropuertos cercanos para subsanar el fallo.
16. El aeropuerto de Lisboa no se encarga del sistema de suministro de combustible en el propio aeropuerto, que queda a cargo de una tercera entidad.
17. El vuelo S4321 tuvo que ser operado a través de la ruta Lisboa — Oporto — Ponta Delgada.
18. Ante la imposibilidad de operar el vuelo S4143, que habría realizado la ruta Lisboa — Isla de Pico, a la hora programada para el vuelo S4142 la aeronave no se encontraba en Pico para efectuar el regreso (Pico — Lisboa).

*

2) *Tenor de las disposiciones nacionales aplicables al presente litigio y, en su caso, jurisprudencia nacional pertinente*

En el caso de autos, dado que se trata de la aplicación de un **reglamento europeo** [el **Reglamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de febrero de 2004**], no hay disposiciones nacionales pertinentes.

Aun así, a nivel nacional existe cierta unanimidad jurisprudencial en cuanto a la calificación de las circunstancias a las que se ha hecho referencia anteriormente como «**circunstancias extraordinarias**», en el sentido y a los efectos **del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004**, que suscita reservas a este Tribunal por las razones que se exponen a continuación.

En efecto, en los **procedimientos n.ºs 968/20.0T8PDL, 960/20.5T8PDL, 959/20.1T8PDL, 954/20.0T8PDL y 955/20.9T8PDL**, que tenían por objeto estos mismos vuelos y de los que conocieron dos tribunales diferentes, se decidió que la compañía aérea no tenía obligación de pagar la compensación prevista en los **artículos 5, apartado 1, letra c), y 7 del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004**.

*

3) *Exposición de las razones que han llevado al órgano jurisdiccional remitente a preguntarse sobre la interpretación o la validez de determinadas disposiciones del Derecho de la Unión*

En el presente asunto, este Tribunal tiene serias dudas sobre la interpretación que debe darse al concepto de «**circunstancias extraordinarias**» previsto en el

artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, en relación con los hechos anteriormente reseñados, a la luz de la jurisprudencia emitida por el Tribunal de Justicia sobre dicha disposición.

En efecto, en la sentencia **Wallentin-Hermann (C-549/07)**,¹ el Tribunal de Justicia se refirió en primer lugar al **considerando 14** del Reglamento, con arreglo al cual se estableció como norma interpretativa que las obligaciones de los transportistas aéreos encargados de efectuar un vuelo se deben limitar o excluir cuando un suceso haya sido causado por circunstancias extraordinarias que no hubieran podido evitarse incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables, circunstancias entre las que figuran, en particular, las **condiciones meteorológicas incompatibles con la realización del vuelo**. No obstante, el Tribunal de Justicia interpretó la norma de forma restrictiva, en el sentido de que las circunstancias expuestas como ejemplos en el considerando 14 solo podrán considerarse extraordinarias cuando correspondan a un acontecimiento que **no sea inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo de que se trate y escape al control efectivo de dicho transportista a causa de su naturaleza o de su origen** (apartados 15 a 34, en particular apartados 22 y 23). Merece la pena leer el clarísimo razonamiento de la sentencia en cuestión:

19. Como se deduce del duodécimo considerando y del artículo 5 del Reglamento n.º 261/2004, el legislador comunitario ha querido reducir los trastornos y molestias ocasionados a los pasajeros por las cancelaciones de los vuelos incitando a los transportistas aéreos a anunciar por adelantado las cancelaciones y a proponer, en determinadas circunstancias, un transporte alternativo que responda a ciertos criterios. El legislador comunitario ha manifestado igualmente su voluntad de que los transportistas aéreos compensen a los pasajeros en el caso de que no puedan adoptar tales medidas, salvo cuando la cancelación se deba a circunstancias extraordinarias que no habrían podido evitarse aunque se hubieran tomado todas las medidas razonables.

20. En este contexto, está claro que, aunque el artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004 sienta el principio del derecho de los pasajeros a obtener una compensación en caso de cancelación de un vuelo, el apartado 3 de dicho artículo, que determina las condiciones en las que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo no está obligado a abonar dicha compensación, debe entenderse como una excepción a dicho principio. Por lo tanto, este último apartado debe ser objeto de interpretación estricta.

21 A este respecto, el legislador comunitario ha indicado, según se recoge en el decimocuarto considerando del Reglamento n.º 261/2004, que tales circunstancias pueden producirse, en particular, en casos de

¹ Sentencia de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:2008:71).

inestabilidad política, condiciones meteorológicas incompatibles con la realización del vuelo, riesgos para la seguridad, deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo y huelgas que afecten a las operaciones de un transportista aéreo.

22 *De esta afirmación incluida en la exposición de motivos del Reglamento n.º 261/2004 se deduce que el legislador comunitario ha querido dar a entender, no que dichos acontecimientos —cuya lista es por lo demás meramente indicativa— constituyen en sí circunstancias extraordinarias, sino únicamente que pueden dar lugar a circunstancias de esta índole. De ello se deduce que no todas las circunstancias que acompañan a tales acontecimientos constituyen necesariamente causas de exoneración de la obligación de compensación establecida en el artículo 5, apartado 1, letra c), de dicho Reglamento.*

23 *Si bien es cierto que el legislador comunitario ha incluido en la mencionada lista las «deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo» y que un problema técnico surgido en una aeronave puede considerarse una de esas deficiencias, no es menos cierto que las circunstancias que acompañan a dicho acontecimiento solo podrán calificarse de «extraordinarias» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 cuando correspondan a un acontecimiento que, al igual que los que se enumeran en el decimocuarto considerando de dicho Reglamento, no sea inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo de que se trate y escape al control efectivo de dicho transportista a causa de su naturaleza o de su origen.*

Como puede deducirse de estos párrafos, el Tribunal de Justicia afirma que el **artículo 5, apartado 3, del Reglamento debe interpretarse de forma restrictiva**, con el fin de aumentar el nivel de protección de los pasajeros. Las circunstancias mencionadas en el considerando 14 no deben entenderse como «circunstancias extraordinarias» en sí mismas, sino como circunstancias que pueden calificarse de extraordinarias siempre que no sean inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo de que se trate y que escapen a su control efectivo a causa de su naturaleza o de su origen. En este caso, considero que los problemas técnicos detectados con ocasión del mantenimiento de las aeronaves o a causa de fallos en dicho mantenimiento no pueden constituir, como tales, «circunstancias extraordinarias» de las contempladas en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 (apartado 25).

En la sentencia **McDonagh (C-12/11)**,² el Tribunal de Justicia desarrolló la jurisprudencia expuesta en el párrafo anterior y declaró que, en el lenguaje corriente, la expresión «circunstancias extraordinarias» hace literalmente referencia a circunstancias «fuera de lo ordinario». En el contexto del transporte aéreo designa **un acontecimiento que no es inherente al ejercicio normal de la**

² Sentencia de 31 de enero de 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43).

actividad del transportista aéreo afectado y escapa al control efectivo de este a causa de su naturaleza o de su origen. Añade que se refiere a todas aquellas circunstancias que escapan al control del transportista aéreo, con independencia de cuál sea la naturaleza de esas circunstancias y la gravedad de las mismas. En ese caso, consideró que la erupción del volcán Eyjafjallajökull y el consiguiente cierre del espacio aéreo respondían al concepto de «circunstancias extraordinarias» (apartados 26 a 34).

En la sentencia **van der Lans (C-257/14)**,³ declaró que **la excepción prevista en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento debe ser objeto de interpretación estricta** y que, en el caso de problemas técnicos de las aeronaves, tales circunstancias solo pueden calificarse de «extraordinarias» en condiciones muy estrictas, mencionadas en el párrafo anterior. Puso como ejemplo el supuesto de que el fabricante de los aparatos que integran la flota del transportista aéreo interesado, o una autoridad competente, ponga de manifiesto que esos aparatos, cuando ya están en servicio, presentan un vicio oculto de fabricación que afecta a la seguridad de los vuelos. Así sucede también en caso de daños causados a las aeronaves por actos de sabotaje o de terrorismo. **En dicho asunto, el Tribunal de Justicia declaró que la prematura deficiencia de algunas piezas de una aeronave no constituía un suceso imprevisto que fuera ajeno al control real del transportista aéreo en cuestión, sino que era inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista (apartados 32 a 49).**

En el auto **Siewert (C-394/14)**,⁴ el Tribunal de Justicia declaró que el choque de una escalerilla móvil de embarque de un aeropuerto contra un avión no debe calificarse de «circunstancia extraordinaria» que pueda excluir la obligación de abonar una compensación a los pasajeros que recae sobre el transportista aéreo en caso de gran retraso de los vuelos realizados por dicho avión (apartados 12 a 23).

En la sentencia **[Pešková et Peška] (C-315/15)**,⁵ el Tribunal de Justicia consideró que, aun cuando la colisión entre la aeronave y un ave pudiera considerarse una «circunstancia extraordinaria», el hecho de que la cancelación del vuelo se debiera a que la compañía aérea no confiara en un experto debidamente cualificado para llevar a cabo la inspección de seguridad de la aeronave y solicitara una segunda inspección por parte de un experto de su confianza excluye que concurra una «circunstancia extraordinaria» en el sentido y a los efectos del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (apartados 18 a 26).

Más recientemente, en la sentencia **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**

³ Sentencia de 17 de septiembre de 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618).

⁴ Auto de 14 de noviembre de 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

⁵ Sentencia de 4 de mayo de 2017, [Pešková et Peška] (C-315/15, EU:C:2017:342).

C-286/17 y C-290/17 a C-292/17),⁶ el Tribunal de Justicia sostuvo que una **«huelga salvaje» del personal de navegación** no constituye una *«circunstancia extraordinaria»* que permita a la aerolínea eludir su obligación de compensación en caso de cancelación o de gran retraso de un vuelo. En efecto, el Tribunal de Justicia decidió que la ausencia espontánea de una parte importante del personal de navegación («huelga salvaje», como la acaecida en ese caso), no está comprendida en el concepto de *«circunstancias extraordinarias»* porque, en el desarrollo de la actividad de las compañías aéreas, es común que surjan desavenencias o, incluso, conflictos entre aquellas y los miembros de su personal o una parte de ellos. Por consiguiente, los riesgos derivados de las consecuencias sociales que deparan las medidas [de restructuración] deben ser considerados inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo en cuestión (apartados 29 a 49).

Como es fácil deducir de esta pequeña selección de jurisprudencia, el Tribunal de Justicia ya ha declarado que situaciones como (a) los problemas técnicos puestos de manifiesto durante el mantenimiento de las aeronaves o debidos a un fallo de ese mantenimiento, (b) la prematura deficiencia de algunas piezas de una aeronave, (c) la colisión de una escalerilla móvil de embarque de un aeropuerto contra un avión, (d) la falta de confianza en un experto debidamente cualificado para realizar inspecciones de seguridad de la aeronave y una «huelga salvaje» del personal de navegación no constituyen *«circunstancias extraordinarias»*, en el sentido y a los efectos del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, habida cuenta de la interpretación restrictiva que se ha hecho de la disposición y del objetivo de aumentar el nivel de protección de los consumidores.

Más concretamente, tengo muchas dudas sobre si una situación como la expuesta anteriormente **no es inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo en cuestión**, dada la interpretación desarrollada en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia.

Por consiguiente, a la vista de las circunstancias del caso de autos, este Tribunal duda de si una situación como la que es objeto del litigio está comprendida en el concepto de *«circunstancias extraordinarias»* en el sentido y a los efectos del considerando 14 y del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004.

En la medida en que, con arreglo a la legislación nacional, se trata de una resolución contra la que no cabe recurso por razón de la cuantía, este Tribunal tiene la obligación de acordar una remisión prejudicial.

⁶ Sentencia [de 17 de abril de 2018,] Krüsemann y otros (asuntos acumulados 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).

Habida cuenta de las anteriores consideraciones, debe plantearse la siguiente cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia:

*

«¿Constituye una “circunstancia extraordinaria” en el sentido y a los efectos del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, un retraso superior a tres horas o una cancelación de vuelos causados por un fallo en el suministro de combustible en el aeropuerto de origen, cuando este aeropuerto es el responsable de la gestión del sistema de combustible?»

*

[omissis]

[tramitación ulterior del procedimiento]

DOCUMENTO DE TRABAJO