

Asunto C-411/23**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:

Sąd Okręgowy w Warszawie (Tribunal Regional de Varsovia, Polonia)

Fecha de la resolución de remisión:

26 de mayo de 2023

Parte demandante:

D. SA

Parte demandada:

P. SA

Objeto del procedimiento principal

Demanda en reclamación de una indemnización por importe de 600 euros por retraso de un vuelo superior a tres horas con arreglo al artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004.

Objeto y fundamento jurídico de la petición de decisión prejudicial

Interpretación de los conceptos de «circunstancias extraordinarias» y de «deficiencia inesperada» en el contexto de un retraso de un vuelo en relación con la aparición de un defecto estructural del motor del avión, de cuya posible aparición el transportista había sido avisado — Ámbito de las medidas preventivas que el transportista debe adoptar en el marco de «todas las medidas razonables» para liberarse de la obligación de pagar una indemnización por retraso de vuelo — artículo 267 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Cuestiones prejudiciales

1) ¿Constituye un defecto estructural de un motor de un avión, revelado por el fabricante, una «circunstancia extraordinaria» y se incluye este en el concepto de «deficiencias inesperadas» en el sentido de los considerandos 14 y 15 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, cuando el transportista conocía el posible defecto estructural unos cuantos meses antes del vuelo?

2) Cuando el defecto estructural del motor, mencionado en el apartado 1 del auto, constituya una «circunstancia extraordinaria» en el sentido de los considerandos 14 y 15 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, ¿debe esperarse, en el marco de la adopción de «todas las medidas razonables» establecidas por el considerando 14 y el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, que el transportista aéreo, tomando en consideración la probabilidad de que se manifieste un defecto estructural del motor del avión, adopte unas medidas preventivas para garantizar la disponibilidad de aviones de sustitución en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, de modo que quede exonerado de la obligación de pagar la indemnización contemplada en los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, de dicho Reglamento?

Disposiciones del Derecho de la Unión invocadas

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 — considerandos 14 y 15, artículos 5, apartados 1 y 3, y 7.

Jurisprudencia de la Unión invocada

El órgano jurisdiccional remitente menciona o invoca las resoluciones del Tribunal de Justicia:

- sentencia de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, apartados 21, 23, 24, 25 y 26;
- sentencia de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros, C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716, apartados 61 y 69;

- sentencia de 12 de mayo de 2011, Eglītis y Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, apartados 25 y 30;
- sentencia de 31 de enero de 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, apartados 29 y 38;
- sentencia de 17 de septiembre de 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, apartados 36, 37, 38, 41 y 43;
- sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, apartados 20, 21, 22, 28 y 29;
- sentencia de 4 de abril de 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288;
- sentencia de 12 de marzo de 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, punto 2 del fallo;
- sentencia de 23 de marzo de 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, apartado 22.

Además, el órgano jurisdiccional remitente cita las conclusiones de la Abogado General L. Medina en los asuntos acumulados TAP Portugal (Fallecimiento del copiloto), C-156/22 a C-158/22, EU:C:2023:91, puntos 30, 46 y 58.

Breve exposición de los hechos y del procedimiento principal

- 1 El 2 de julio de 2018, J. D. (pasajero) celebró con P. S.A. (transportista aéreo) un contrato de transporte en el trayecto Cracovia–Chicago. El vuelo que fue objeto del contrato tuvo lugar ese mismo día. El vuelo de que se trata se retrasó, por lo que el pasajero llegó al aeropuerto de destino con un retraso superior a 3 horas respecto del tiempo de aterrizaje planeado. El 18 de julio de 2018, J. D., como cedente, y P.[R] S.A., como cesionario, celebraron un contrato de cesión de crédito, con arreglo al cual el pasajero cedió al cesionario el crédito que le correspondía por el retraso del vuelo. Mediante demanda presentada el 29 de marzo de 2019, D. S.A. (anteriormente: P.[R] S.A.) solicitó que se condene al transportista aéreo al pago del importe de 600 euros más los intereses legales hasta la fecha del pago.
- 2 En la contestación a la demanda, el transportista solicitó la desestimación de la demanda. El transportista reconoció que el vuelo de que se trata se retrasó. Explicó que, en los motores de la marca R., instalados en los aviones que realizan vuelos transatlánticos, aparecieron defectos estructurales, si bien, dado que adoptó medidas que tenían por objeto minimizar las incorrecciones durante los vuelos programados, se exoneró de la responsabilidad por el retraso del vuelo en cuestión.

- 3 En abril de 2018, el transportista demandado recibió del fabricante de los motores R. unas indicaciones que, en relación con la revelación de un error de diseño de los motores instalados en los aviones B., imponían una serie de limitaciones al uso de dichas aeronaves. El defecto afectaba a las aspas del compresor. El 28 de junio de 2018, en el avión que iba a realizar el vuelo en cuestión el 2 de julio de 2018, mientras que este realizaba otro vuelo, el sistema de monitorización detectó la anomalía en el funcionamiento del motor. Tras apreciar la existencia de pompaje del motor, se llevó a cabo una inspección visual del compresor y del endoscopio industrial. El motor fue declarado inoperativo, fue desmontado y se envió para reparar. Debido a la falta de motores operativos de sustitución disponibles –lo que era un problema global, puesto que el fabricante no había fabricado un número suficiente de motores de sustitución– el cambio del motor no fue posible hasta el 5 de julio de 2018, estando de nuevo operativo el avión el 7 de julio de 2018.
- 4 A raíz de las circunstancias anteriormente descritas, el transportista demandado decidió realizar el vuelo en cuestión utilizando otro avión operativo, el cual llegó al aeropuerto en Chicago con retraso, debido al cambio repentino del horario. En consecuencia, el vuelo de que se trata tuvo un retraso de más de 3 horas.
- 5 A partir de abril de 2018, cuando se reveló el citado error de diseño de los motores, el transportista demandado se puso en contacto reiteradamente con otros transportistas para arrendar aviones adicionales.
- 6 El órgano jurisdiccional de primera instancia desestimó la demanda mediante sentencia de 3 de diciembre de 2021 al considerar que se habían acreditado las circunstancias exonerantes, mencionadas en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, y, a este respecto, se refirió acerca de los elementos expuestos en los puntos 3 y 5 anteriores, subrayando en particular que la causa inmediata del retraso del vuelo de que se trata era la existencia de un defecto de fábrica del motor y que el transportista demandado había adoptado todas las medidas razonables para organizar un avión de sustitución.
- 7 El órgano jurisdiccional de primera instancia señaló que, en ese contexto, un defecto de fábrica del avión no puede considerarse un defecto típico, que debería haberse descubierto con una antelación suficiente, ni un defecto surgido a raíz de la explotación del avión. Dicho acontecimiento no podía haberse previsto, puso en riesgo el vuelo y también surgió repentinamente durante la explotación rutinaria del avión. A juicio del citado órgano jurisdiccional, el transportista se comportó acertada y profesionalmente, observando las directrices recibidas del fabricante del motor, acreditando que el avión había sido mantenido con arreglo al programa de inspecciones requerido.
- 8 El órgano jurisdiccional de primera instancia aceptó la afirmación de que el transportista demandado no podría resolver el problema surgido, debido al hecho de que este era un problema global y la posible duplicación de la flota o el poseer varios aviones de reserva llevaría a la falta de liquidez financiera de la sociedad. El fabricante de los motores no estaba en condiciones de cambiar todos los

motores defectuosos de los transportistas por falta de capacidad productiva, mientras que el transportista no disponía de tiempo suficiente para reorganizar toda la red de conexiones.

- 9 La parte demandante, D. S.A., interpuso un recurso de apelación contra la sentencia de 3 de diciembre de 2021, alegando un error en las apreciaciones sobre los hechos, cuestionando que la causa inmediata del retraso del vuelo de que se trata fuese una circunstancia extraordinaria consistente en un defecto estructural del motor, que el transportista demandado hubiera adoptado todas las medidas razonables para evitar el retraso del vuelo, que el problema con los motores fuera en 2018 un problema nuevo, desconocido hasta entonces para el transportista y que el demandado no había tenido el tiempo suficiente para reorganizar toda la red de conexiones. En opinión de D. S.A., en el litigio no concurrieron circunstancias extraordinarias que exoneraran al transportista de la responsabilidad por un gran retraso del vuelo.

Breve exposición de la fundamentación de la petición de decisión prejudicial

- 10 El litigio versa sobre la interpretación de los conceptos de «circunstancias extraordinarias» y de «deficiencia inesperada» en el sentido de los considerandos 14 y 15 del Reglamento n.º 261/2004, en el contexto de un error global de diseño del motor de la aeronave. El órgano jurisdiccional remitente menciona la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, invocando la sentencia dictada en el asunto C-315/15 (apartado 20), con arreglo a la cual el transportista aéreo está exento de su obligación de compensar a los pasajeros conforme al artículo 7 de ese Reglamento si puede probar que la cancelación o el retraso igual o superior a tres horas a la llegada se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables.
- 11 El órgano jurisdiccional remitente señala, citando, entre otras, la sentencia dictada en el asunto C-257/14 (apartados 36 y 38), que ciertos problemas técnicos pueden constituir circunstancias extraordinarias, por ejemplo, cuando el fabricante de los aparatos que integran la flota del transportista aéreo interesado pusiera de manifiesto que esos aparatos, cuando ya están en servicio, presentan un vicio oculto de fabricación que afecta a la seguridad de los vuelos. Sin embargo, los problemas técnicos de la aeronave pueden incluirse entre las deficiencias inesperadas que pueden influir en la seguridad del vuelo, siempre que guarden relación con 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 este a causa de su naturaleza o de su origen.
- 12 En el presente litigio, el defecto oculto del motor e representa un acontecimiento externo respecto del operador transportista aéreo. Sin embargo, la duda versa sobre el hecho de si el ámbito de los conceptos de «circunstancias extraordinarias» y de «deficiencia inesperada» comprende asimismo un defecto de producción, cuya aparición fue prácticamente anunciada, por lo que resultaba previsible en

cierto sentido. Por tanto, para evaluar esa premisa debe valorarse hasta qué punto fue probable que el transportista aéreo pudo haber previsto la aparición y la manifestación del defecto oculto del motor de que se trate y los mismos efectos de este acontecimiento.

- 13 En el presente litigio nos encontramos ante un defecto de fábrica del motor, que sin embargo fue revelado por el fabricante. El transportista recibió en abril de 2018 la información del fabricante de motores sobre el descubrimiento de un error de diseño de los motores. Sin embargo, el defecto no tenía por qué ponerse de manifiesto, dado que no todas las inspecciones revelaban la fractura del aspa del compresor. El fabricante no recomendó la inmovilización inmediata de todos los aviones, ni tampoco señaló que las aeronaves no pudieran realizar vuelos. El vuelo en cuestión tuvo lugar el 2 de julio de 2018 y el descubrimiento del defecto en ese avión concreto, que debía operar el vuelo ese día, tuvo lugar el 28 de junio de 2018. Por tanto, debe responderse a la pregunta de si ese defecto quedaba fuera del margen de control del transportista respecto de su previsibilidad. Solo cabía presumir que, en un cierto porcentaje de motores se descubriría una disfunción que les excluyera de la explotación. Sin embargo, no podía preverse de hecho si ocurrirá la disfunción en un supuesto dado.
- 14 Debe observarse que los transportistas aéreos deben seguir unos procedimientos técnicos y administrativos estrictos cuando ejercen su actividad. Ello se refiere también a los problemas técnicos de los aviones, independientemente de su causa. A este respecto, el transportista aéreo deberá disponer de los procedimientos adecuados o, en caso de su falta –por ejemplo, debido a la especificidad de un acontecimiento dado– adoptar todas las medidas necesarias, razonablemente motivadas, para prevenir el acontecimiento que puede causar un retraso o una cancelación de un vuelo.
- 15 En el litigio de que se trata se han observado dichos procedimientos. El fabricante, que reveló el defecto del motor, recomendó a los usuarios la realización de inspecciones. Sin embargo, la inspección, aunque podía, no tenía por qué revelar la existencia del defecto. El transportista efectuaba las inspecciones técnicas necesarias y el defecto del motor representaba indudablemente un acontecimiento ajeno a él, que no controlaba. En otras palabras, incluso la aplicación de un procedimiento dado, o la adopción de las medidas necesarias, no habría garantizado la posibilidad de controlar el acontecimiento.
- 16 En consecuencia, resulta necesaria la ulterior interpretación de los conceptos de «circunstancias extraordinarias» y de «deficiencia inesperada», así como la valoración de si, en ese concepto, se incluye un defecto estructural del motor, revelado por el fabricante y que pueda preverse, es decir, hasta cierto punto «esperarse» o bien cuya probabilidad de aparición era posible de prever, pero que ello no supone simultáneamente que el transportista pudiera controlar dicho acontecimiento.

- 17 Por cuanto se refiere al concepto de «todas las medidas razonables», el órgano jurisdiccional remitente señala, invocando la sentencia del Tribunal de Justicia dictada en el asunto C-315/15 (apartado 28), que el transportista que alegue las circunstancias extraordinarias exonerantes debe demostrar que habría sido imposible evitar dichas circunstancias en cualquier caso con medidas adaptadas a la situación, es decir, con medidas que respondan, en particular, a unas condiciones técnica y económicamente soportables para el transportista aéreo de que se trate, en el momento de producirse las circunstancias extraordinarias.
- 18 En el presente litigio la cuestión analizada versa sobre las medidas preventivas que debería adoptar el transportista para que estas puedan ser consideradas razonables.
- 19 Un defecto de fábrica no puede ser considerado un defecto típico, lo cual resulta fácil de descubrir antes de que se realice un vuelo. Sin embargo, a la vista de la comunicación de la información por el fabricante del motor, en el presente supuesto era posible haber previsto dicho defecto. Puede ponderarse si, en este caso, debería haberse intentado por el transportista la sustitución del motor (todavía operativo) o debería haberse inmovilizado la aeronave hasta que el fabricante no resuelva los problemas de la reparación o de la entrega de nuevos motores. A este respecto, debe recordarse que el motor de sustitución para ese avión concreto ya fue conseguido el 5 de julio de 2018 y que el avión el 7 de julio de 2018 volvió a ser explotado, es decir, ocho días después de que se descubriera el defecto del motor.
- 20 Por tanto, debe ponderarse si el transportista –conociendo la situación desde abril de 2018– no debería haber preparado un plan subsidiario, organizando aviones de sustitución. *Prima facie*, parece que el período desde abril hasta comienzos de Julio permitía haber adoptado las medidas necesarias y razonables para eliminar la situación de retraso o de cancelación del vuelo, dado que el transportista podría haber previsto que una avería técnica del motor también puede afectar a sus aviones. En ese tiempo, el transportista podía haber valorado cuántos aviones de sustitución pueden ser necesarios para salir al paso a posibles averías técnicas, decidiendo si comprará esas aeronaves o si las arrendará de otros transportistas.
- 21 El órgano jurisdiccional remitente, invocando la sentencia dictada en el asunto C-315/15 (apartado 29), señala que, sin embargo, no puede esperarse del transportista unos sacrificios insoportables para las capacidades de su empresa, lo cual sería esperar que brinde un avión de sustitución, que esté disponible en todo momento. Sin embargo, en este litigio el demandado conocía desde abril de 2018 la posibilidad de que el defecto del avión se pusiera de manifiesto. A partir de abril solicitó a 8 empresas transportistas el arrendamiento de una aeronave. D. S.A. reprocha en cambio que, entre los transportistas europeos, pueden encontrarse 471 aeronaves, que podrían sustituir los aviones de que se trate y que el transportista dejó de ponerse en contacto con al menos 18 transportistas, incluidas las empresas que se dedican a la prestación de servicios de tipo «wet lease», es decir, al arrendamiento de un avión con la tripulación y los servicios de

a bordo. El transportista demandado confirmó que desde el 7 de septiembre de 2018 había alquilado de forma permanente un aparato, mientras que en agosto de 2018 firmó dos contratos de arrendamiento financiero.

- 22 Estas circunstancias, en opinión de D. S.A., dan fe de la conducta dilatoria, cuyo objetivo no consistía en el alquiler real de los aparatos, cuando la práctica actual de las líneas aéreas consiste en mantener aviones de reserva para el caso de que acaezcan averías y la necesidad de enviar aparatos de sustitución. El transportista demandado, por su parte, alega que no sería razonable exigirle que disponga de forma permanente, como «en reserva», de aeronaves con la tripulación completa, las cuales podrían realizar los vuelos planeados en situaciones de emergencia y circunstancias inesperadas, puesto que son enormes los gastos de arrendamiento y mantenimiento de las aeronaves. Este tipo de aseguramientos repercutirían con toda seguridad en el precio de los servicios ofertados.