

BASE DE DATOS DE Norma DEF.-

Referencia: NCJ063176

TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA

Sentencia de 17 de abril de 2018

Sala Tercera

Asuntos núms. 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 (acumulados)

SUMARIO:

Procedimiento prejudicial. Transporte aéreo. Cancelación de vuelo por circunstancias extraordinarias. Derecho a compensación a los pasajeros. 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 e indemnización a los pasajeros de avión en casos de «huelga salvaje». La Justicia europea obliga a las compañías aéreas a indemnizar a los pasajeros aunque la aerolínea atravesase un proceso de «huelga salvaje», al rechazar que sea una «circunstancia extraordinaria» que permita a la compañía aérea liberarse de la obligación de indemnización en caso de cancelación o de gran retraso de un vuelo. Se debe distinguir las huelgas consideradas legales de las ilegales con el fin de determinar si una huelga debe ser calificada de *circunstancias extraordinarias*, lo que equivaldría a hacer depender el derecho a indemnización de los pasajeros de la legislación laboral vigente en cada Estado miembro, con el consiguiente menoscabo de los objetivos de dicho Reglamento, que consisten en garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros y el desarrollo de las actividades del transportista aéreo en condiciones armonizadas en el territorio de la Unión.

Por tanto, el tribunal señala que el artículo 5.3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, 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, debe interpretarse, a la luz del considerando 14 de aquel, en el sentido de que la ausencia espontánea de una parte importante del personal de navegación («huelga salvaje») como la acaecida en los asuntos principales, que tuvo su origen en el anuncio sorpresivo por un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo de una reestructuración de la empresa, a raíz de una iniciativa promovida no por los representantes de los trabajadores de la empresa, sino espontáneamente por los mismos trabajadores, que pasaron a situación de baja por enfermedad, no está comprendida en el concepto de «circunstancias extraordinarias» en el sentido de dicha disposición, que permita a la compañía aérea liberarse de la obligación de indemnización en caso de cancelación o de gran retraso de un vuelo.

PRECEPTOS:

Reglamento (CE) n.º 261/2004 (compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos), arts. 5 y 7.1.

PONENTE:

Don Šváby.

En los 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,

que tienen por objeto sendas peticiones de cuestión prejudicial planteadas, con arreglo al artículo 267 TFUE, de un lado, por el Amtsgericht Hannover (Tribunal Civil y Penal de Hannover, Alemania), mediante resoluciones de 6 de abril de 2017 (asuntos C-195/17 y C-197/17 a C-203/17), de 19 de abril de 2017 (asuntos C-226/17 y C-228/17), de 11 de mayo de 2017 (asuntos C-254/17, C-275/17, C-278/17 y C-281/17), de 12 de mayo de 2017 (asuntos C-274/17, C-279/17, C-280/17 y C-282/17 a C-286/17), de 16 de mayo de 2017 (asunto C-291/17) y de 17 de mayo de 2017 (asunto C-290/17), recibidas en el Tribunal de Justicia los días 13 (asuntos C-195/17 y C-197/17 a C-203/17) y 28 de abril de 2017 (asuntos C-226/17 y C-228/17), y los días 15 (asunto C-254/17), 18 (asuntos C-274/17,



C-275/17 y C-278/17 a C-286/17) y 22 de mayo de 2017 (asuntos 290/17 y C-291/17), y, de otro lado, por el Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal Civil y Penal de Düsseldorf, Alemania), mediante resolución de 16 de mayo de 2017 (asunto C-292/17) recibida en el Tribunal de Justicia el 22 de mayo de 2017, en los procedimientos entre

Helga Krüsemann y otros (C-195/17),
Thomas Neufeldt y otros (C-197/17),
Ivan Wallmann (C-198/17),
Rita Hoffmeyer (C-199/17),
Rudolf Meyer (C-199/17),
Susanne de Winder (C-200/17),
Holger Schlosser (C-201/17),
Nicole Schlosser (C-201/17),
Peter Rebbe y otros (C-202/17),
Eberhard Schmeer (C-203/17),
Brigitte Wittmann (C-226/17),
Reinhard Wittmann (C-228/17),
Regina Lorenz (C-254/17),
Prisca Sprecher (C-254/17),
Margarethe Yüce y otros (C-274/17),
Friedemann Schoen (C-275/17),
Brigitta Schoen (C-275/17),
Susanne Meyer y otros (C-278/17),
Thomas Kiehl (C-279/17),
Ralph Eßer (C-280/17),
Thomas Schmidt (C-281/17),
Werner Ansorge (C-282/17),
Herbert Blesgen (C-283/17),
Simone Künnecke y otros (C-284/17),
Marta Gentile (C-285/17),
Marcel Gentile (C-285/17),
Gabriele Ossenbeck (C-286/17),
Angelina Fell y otros (C-290/17),
Helga Jordan-Grompe y otros (C-291/17),
EUflight.de GmbH (C-292/17)

y

TUfly GmbH,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por el Sr. L. Bay Larsen, Presidente de Sala, y los Sres. J. Malenovský, M. Safjan, D. Šváby (Ponente) y M. Vilaras, Jueces;

Abogado General: Sr. E. Tanchev;

Secretario: Sr. R. Schiano, administrador;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre del Sr. Neufeldt y otros y del Sr. Schmeer, por el Sr. P. Degott, Rechtsanwalt;
- en nombre del Sr. Wallmann, por el Sr. M. Kleinmann, Rechtsanwalt;
- en nombre del Sr. y la Sra. Schlosser, de las Sras. Lorenz y Sprecher, del Sr. y de la Sra. Schoen, y de EUflight.de GmbH, por la Sra. H. Deussen y el Sr. M. Diekmann, Rechtsanwälte;
- en nombre de la Sra. Wittmann, por el Sr. R. Weist, Rechtsanwalt;



- en nombre del Sr. Wittmann, por el Sr. M. Michel, Rechtsanwalt;
- en nombre del Sr. Eßer, por él mismo;
- en nombre de los Sres. Ansorge y Blesgen, por la Sra. J. Lucar-Jung, Rechtsanwältin;
- en nombre de la Sra. Künnecke y otros, por el Sr. C. Steding, Rechstawalt;
- en nombre de TUIfly GmbH, por los Sres. P. Kauffmann y K. Witt, Rechtsanwälte;
- en nombre del Gobierno alemán, por los Sres. T. Henze, M. Hellmann y M. Kall, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno francés, por las Sras. E. de Moustier e I. Cohen, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno polaco, por el Sr. B. Majczyna, en calidad de agente;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. K.-Ph. Wojcik y K. Simonsson, así como por la Sra. N. Yerrell, en calidad de agentes;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 25 de enero de 2018;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 12 de abril de 2018;

dicta la siguiente

Sentencia

1. Las peticiones de decisión prejudicial tienen por objeto la interpretación del artículo 5, apartado 3, 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 (DO 2004, L 46, p. 1).

2. Estas peticiones se han presentado en el contexto de una serie de litigios entre diversos pasajeros y TUIfly GmbH, un transportista aéreo, en relación con la negativa de este último a indemnizar a aquellos por el gran retraso o la cancelación que sufrieron sus vuelos.

Marco jurídico

3. Los considerandos 1, 4, 14 y 15 del Reglamento n.º 261/2004 exponen:

«(1) La actuación de la [Unión] en el ámbito del transporte aéreo debe tener como objetivo, entre otros, garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros. Además, se deben tomar plenamente en consideración los requisitos de protección de los consumidores en general.

[...]

(4) La [Unión] debe por ello reforzar las normas mínimas comunes de protección establecidas por [el Reglamento (CEE) n.º 295/91 del Consejo, de 4 de febrero de 1991, por el que se establecen normas comunes relativas a un sistema de compensación por denegación de embarque en el transporte aéreo regular (DO 1991, L 36, p. 5),] con el fin de consolidar los derechos de los pasajeros y, al mismo tiempo, garantizar que los transportistas aéreos desarrollan sus actividades en condiciones armonizadas en un mercado liberalizado.

[...]

(14) Del mismo modo que en el marco del [Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, celebrado en Montreal el 28 de mayo de 1999 y aprobado en nombre de la Comunidad Europea mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001 (DO 2001, L 194, p. 38)], 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. Dichas circunstancias pueden producirse, en particular, en casos de 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 encargado de efectuar un vuelo.

(15) Debe considerarse que concurren circunstancias extraordinarias cuando las repercusiones de una decisión de gestión del tránsito aéreo, en relación con una aeronave determinada y en una fecha determinada, den



lugar a un gran retraso, a un retraso de un día para el otro o a la cancelación de uno o más vuelos de la aeronave, aunque el transportista aéreo interesado haya hecho todo lo posible por evitar dichos retrasos o cancelaciones.»

4. El artículo 5 de dicho Reglamento, titulado «Cancelación de vuelos», dispone que:

«1. En caso de cancelación de un vuelo:

[...]

c) los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7, a menos que:

i) se les informe de la cancelación al menos con dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista, o

ii) se les informe de la cancelación con una antelación de entre dos semanas y siete días con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca un transporte alternativo que les permita salir con no más de dos horas de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de cuatro horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista, o

iii) se les informe de la cancelación con menos de siete días de antelación con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca tomar otro vuelo que les permita salir con no más de una hora de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de dos horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista.

[...]

3. Un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no está obligado a pagar una compensación conforme al artículo 7 si puede probar que la cancelación se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables.»

5. El artículo 7 del citado Reglamento, titulado «Derecho a compensación», establece en su apartado 1:

«Cuando se haga referencia al presente artículo, los pasajeros recibirán una compensación por valor de:

a) 250 euros para vuelos de hasta 1 500 kilómetros;

b) 400 euros para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1 500 kilómetros y para todos los demás vuelos de entre 1 500 y 3 500 kilómetros;

c) 600 euros para todos los vuelos no comprendidos en a) o b).

[...]

Litigios principales y cuestiones prejudiciales

6. Todos los demandantes en los litigios principales reservaron con TUIfly diferentes vuelos que debía llevar a cabo este transportista entre el 3 y el 8 de octubre de 2016.

7. De las resoluciones de remisión se desprende que todos los referidos vuelos o bien fueron cancelados, o bien sufrieron un retraso en la hora de llegada igual o superior a tres horas, debido al excepcional número de ausencias justificadas por causa de enfermedad entre el personal de TUIfly acaecidas después de que la dirección de este transportista aéreo comunicara a los trabajadores, el 30 de septiembre de 2016, sus planes de reestructuración de la empresa.

8. De las resoluciones de remisión resulta también que la tasa de absentismo por causa de enfermedad en el seno del personal de TUIfly se sitúa normalmente alrededor del 10 %, mientras que, en el período comprendido entre el 1 y el 10 de octubre de 2016, dicha tasa experimentó un aumento importante, alcanzando una cifra que oscilaba entre un 34 % y un 89 % entre el personal técnico de navegación y entre un 24 % y un 62 % entre el personal de cabina.

9. En consecuencia, a partir del 3 de octubre de 2016, TUIfly optó por renunciar totalmente a los horarios iniciales de sus vuelos, a la vez que decidió subcontratar vuelos con otros transportistas aéreos y hacer regresar a miembros del personal que se hallaban de vacaciones.

10. Con todo, el 3 de octubre de 2016, sufrieron gran retraso un total de 24 vuelos, debido a las referidas ausencias entre los trabajadores. El 4 de octubre de 2016, otros 29 vuelos sufrieron gran retraso, y fueron cancelados otros 7. A partir del 5 de octubre de 2016, se fueron cancelando gran parte de los vuelos, y los días 7 y 8 de octubre de 2016, TUIfly canceló todos los vuelos que salían de Alemania.

11. El 7 de octubre de 2016, la dirección de TUIfly comunicó al personal de la empresa que había alcanzado un acuerdo con los representantes de los trabajadores.

12. A la vista de la situación descrita, que calificó de «circunstancias extraordinarias» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, TUIfly se negó a pagar a los demandantes en los litigios principales la compensación establecida por el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), y el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004, tal como han sido interpretados por el Tribunal de Justicia.

Asuntos C-195/17, C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 a C-286/17, C-290/17 y C-291/17

13. El Amtsgericht Hannover (Tribunal Civil y Penal de Hannover, Alemania), órgano jurisdiccional remitente en los asuntos C-195/17, C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 a C-286/17, C-290/17 y C-291/17, señala que, según la jurisprudencia alemana, la enfermedad de un miembro de la tripulación, siempre que no haya sido el resultado de un acto de sabotaje externo perpetrado por un tercero, y el hecho de que sea necesario sustituir a ese trabajador no constituyen «circunstancias extraordinarias» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004.

14. Tras barajar la posibilidad de calificar de «circunstancias extraordinarias» los hechos que dieron lugar a los litigios que debe resolver —teniendo en cuenta que se trata de una situación con unas tasas de absentismo que no son características de la actividad normal de un transportista aéreo, sino que se producen, como sostiene la demandada en los litigios principales, en particular, en caso de «huelga salvaje» o de boicot organizado por los propios miembros del personal—, el órgano jurisdiccional remitente concluye que, en este caso, no se produjeron tales «circunstancias extraordinarias».

15. Así, por un lado, el citado órgano jurisdiccional destaca el hecho de que el transportista aéreo en cuestión en los litigios principales, al anunciar medidas de reestructuración en la empresa, quizás hubiera coadyuvado a la generación de tales tasas de absentismo. Por otro lado, si bien la mayoría de los órganos jurisdiccionales alemanes admite la existencia de «circunstancias extraordinarias» en caso de huelga, tanto interna como externa, el Amtsgericht Hannover (Tribunal Civil y Penal de Hannover) indica que, en los litigios que debe resolver, la ausencia de personal es resultado de la iniciativa de algunos miembros del personal del transportista aéreo de causar baja por enfermedad y, por lo tanto, no se debe a la intervención oficial de un sindicato. Añade que tal acción colectiva, en consecuencia, es distinta de una huelga oficial y debe calificarse de «huelga salvaje», que no puede ampararse en la libertad sindical.

16. Por otra parte, en caso de que los incidentes descritos en los litigios que debe resolver el órgano jurisdiccional remitente deban ser considerados «circunstancias extraordinarias», este se pregunta si tal calificación debe surtir efectos únicamente respecto de los vuelos que resultaron afectados por esas circunstancias o si debe surtir efectos también respecto de los vuelos posteriores al acaecimiento de dichas «circunstancias extraordinarias», de manera que los transportistas aéreos en cuestión podrían negarse a compensar a los pasajeros de los vuelos ulteriores que resultaran afectados por una eventual reorganización de los vuelos operada a raíz de la concurrencia de las expresadas «circunstancias extraordinarias».

17. A este respecto, el órgano jurisdiccional remitente hace referencia a líneas jurisprudenciales de los tribunales alemanes que son divergentes. No obstante, considera que la voluntad del legislador de la Unión, reflejada en el considerando 15 del Reglamento n.º 261/2004, así como la doctrina que se infiere de la sentencia de 4 de

octubre de 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), permiten concluir que el transportista aéreo puede ampararse en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 solamente con respecto al vuelo afectado por las «circunstancias extraordinarias» de que se trate.

18. En tal contexto, el Amtsgericht Hannover (Tribunal Civil y Penal de Hannover) decidió suspender los procedimientos y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿La ausencia, debida a bajas por enfermedad, de una parte importante del personal asignado a la realización de los vuelos del transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, constituye [“circunstancias extraordinarias”] a los efectos del artículo 5, apartado 3, del [Reglamento n.º 261/2004]? En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión, ¿cuál debe ser la tasa de absentismo para que pueda apreciarse [la concurrencia de tales circunstancias]?»

2) En caso de respuesta negativa a la primera cuestión, ¿la ausencia espontánea de una parte importante del personal asignado a la realización de los vuelos del transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, a raíz de una interrupción del trabajo no autorizada por el Derecho laboral ni por los convenios colectivos (“huelga salvaje”), constituye [“circunstancias extraordinarias”] a los efectos del artículo 5, apartado 3, del [Reglamento n.º 261/2004]? En caso de respuesta afirmativa a esta segunda cuestión, ¿cuál debe ser la tasa de absentismo para que pueda apreciarse [la concurrencia de tales circunstancias]?»

3) En caso de respuesta afirmativa a la primera o a la segunda cuestión, ¿[las circunstancias extraordinarias deben concurrir] en el momento en que se canceló el vuelo, o el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo tiene derecho a elaborar un nuevo plan de vuelos por razones de economía empresarial?»

4) En caso de respuesta afirmativa a la primera o a la segunda cuestión, ¿el carácter evitable se refiere [a las “circunstancias extraordinarias”] o a las consecuencias de que se hayan producido [dichas circunstancias]?»

Asunto C-292/17

19. El Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal Civil y Penal de Düsseldorf, Alemania), órgano jurisdiccional remitente en el asunto C-292/17, señala que el Tribunal de Justicia, en la sentencia de 4 de octubre de 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), ciertamente, declaró que denegar el embarque de un pasajero en un vuelo no afectado por una huelga para poder embarcar a otro pasajero cuyo vuelo, que precedía a aquel, sí que resultó afectado por una huelga genera derecho a una compensación. No obstante, el órgano jurisdiccional remitente entiende que dicha sentencia no es necesariamente extrapolable en lo que se refiere a la cancelación del vuelo, habida cuenta de que, a su juicio, el Reglamento n.º 261/2004 no otorga al transportista aéreo la posibilidad de invocar «circunstancias extraordinarias» para eludir su obligación de compensación en caso de denegación de embarque.

20. El órgano jurisdiccional remitente observa, sin embargo, que el artículo 5, apartado 3, del citado Reglamento exige que la cancelación del vuelo sea debida a «circunstancias extraordinarias» y que, por lo tanto, exista un nexo causal entre esas circunstancias y la cancelación. Pues bien, la cancelación de un vuelo debida no a ausencias por enfermedad, sino a una decisión del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo de reorganizar todos sus vuelos en vista de tal circunstancia no permite, a juicio del órgano jurisdiccional remitente, atribuir directamente la cancelación del susodicho vuelo a esa misma circunstancia. A su entender, tal interpretación del artículo 5, apartado 3, del referido Reglamento puede apoyarse en el considerando 15 de este, en el que se dice que las «circunstancias extraordinarias» deben haber afectado a un vuelo determinado.

21. En tal contexto, el Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal Civil y Penal de Düsseldorf) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Puede considerarse que la cancelación de un vuelo se ha debido a “circunstancias extraordinarias” en el sentido del artículo 5, apartado 3, del [Reglamento n.º 261/2004], cuando las circunstancias (en este caso, una “huelga salvaje” o una “oleada de afecciones”) afectan solo indirectamente al vuelo en cuestión por cuanto que el transportista aéreo tuvo que reelaborar todo su plan de vuelos y ello implicó la cancelación de ese vuelo en concreto?»

2) ¿Está exento de responsabilidad un transportista aéreo en virtud del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 cuando el vuelo en cuestión podría haberse efectuado si no se hubieran producido los referidos cambios, habida cuenta de que la tripulación asignada a dicho vuelo habría estado disponible si no hubiera sido reasignada a otros vuelos?»

22. Mediante sendos autos del Presidente del Tribunal de Justicia de 10, 18 y 29 de mayo de 2017, se ordenó la acumulación de los asuntos 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, a efectos de la fase oral y de la sentencia.

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre la admisibilidad de las cuestiones prejudiciales en los asuntos 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, C-290/17 y C-291/17

23. TUIfly sostiene que las cuestiones prejudiciales primera, tercera y cuarta de las planteadas por el Amtsgericht Hannover (Tribunal Civil y Penal de Hannover) son inadmisibles por las siguientes razones: en cuanto a la primera cuestión prejudicial, porque, en la medida en que persigue obtener indicaciones sobre la tasa de absentismo que permite declarar que concurren «circunstancias extraordinarias», se inmiscuye en el ámbito competencial del juez que debe examinar los hechos. Respecto a la tercera cuestión prejudicial, porque no presenta relación alguna con el objeto de los litigios principales, ya que TUIfly no estableció nuevos horarios por «razones económicas propias de la empresa», sino que se limitó a reorganizar sus vuelos con independencia de los costes e incluso de tales razones económicas. Finalmente, la cuarta cuestión prejudicial es demasiado abstracta, según TUIfly.

24. A este respecto, debe recordarse que, según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, las cuestiones sobre la interpretación del Derecho de la Unión planteadas por el juez nacional en el marco fáctico y normativo definido bajo su responsabilidad y cuya exactitud no corresponde verificar al Tribunal de Justicia disfrutan de una presunción de pertinencia. La negativa del Tribunal de Justicia a pronunciarse sobre una cuestión planteada por un órgano jurisdiccional nacional solo es posible cuando resulta evidente que la interpretación solicitada del Derecho de la Unión no tiene relación alguna con la realidad o con el objeto del litigio principal, cuando el problema es de naturaleza hipotética o también cuando el Tribunal de Justicia no dispone de los elementos de hecho o de Derecho necesarios para responder de manera útil a las cuestiones planteadas (sentencia de 28 de febrero de 2018, ZPT, C-518/16, EU:C:2018:126, apartado 19 y jurisprudencia citada).

25. En este caso, procede observar que la primera cuestión prejudicial planteada por el Amtsgericht Hannover (Tribunal Civil y Penal de Hannover) persigue obtener del Tribunal de Justicia una interpretación del concepto de «circunstancias extraordinarias» a los efectos del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con los hechos en cuestión en los litigios principales. Pues bien, la calificación, a la luz del Derecho de la Unión, de hechos cuya existencia declara probada el órgano jurisdiccional remitente supone una interpretación de dicho Derecho, para la cual el Tribunal de Justicia es competente en el marco del procedimiento establecido en el artículo 267 TFUE (sentencia de 20 de diciembre de 2017, Asociación Profesional Élite Taxi, C-434/15, EU:C:2017:981, apartado 20).

26. En lo que concierne a la crítica formulada respecto de la tercera cuestión prejudicial planteada por el Amtsgericht Hannover (Tribunal Civil y Penal de Hannover), ha de recordarse que la presunción de pertinencia a la que se ha hecho referencia en el apartado 24 de la presente sentencia no puede desvirtuarse por la mera circunstancia de que una de las partes del litigio principal niegue algunos hechos cuya exactitud no corresponde verificar al Tribunal de Justicia y de los cuales depende la definición del objeto de dicho litigio (sentencia de 22 de septiembre de 2016, Breitsamer und Ulrich, C-113/15, EU:C:2016:718, apartado 34 y jurisprudencia citada).

27. Por último, no puede considerarse que la cuarta cuestión prejudicial planteada por el Amtsgericht Hannover (Tribunal Civil y Penal de Hannover) sea de carácter abstracto, toda vez que presenta una relación directa con el objeto del litigio principal y no es, por consiguiente, hipotética. Su objeto, en efecto, es obtener del Tribunal de Justicia, en la hipótesis de una respuesta afirmativa a la primera o a la segunda de las cuestiones prejudiciales planteadas por dicho órgano jurisdiccional, una interpretación de las condiciones en las que un transportista aéreo puede verse exonerado de la obligación de compensar a los pasajeros regulada en el artículo 5, apartado 1, letra c), y en el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004.



28. En consecuencia, procede desestimar las alegaciones de TUifly relativas a la inadmisibilidad de las cuestiones prejudiciales primera, tercera y cuarta planteadas por el Amtsgericht Hannover (Tribunal Civil y Penal de Hannover).

Sobre el fondo

Sobre las dos primeras cuestiones prejudiciales en los asuntos C-195/17, C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 a C-286/17, C-290/17 y C-291/17, y sobre las cuestiones prejudiciales en el asunto C-292/17, en cuanto se refieren a la calificación de «circunstancias extraordinarias»

29. Mediante las cuestiones prejudiciales primera y segunda en los asuntos C-195/17, C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 a C-286/17, C-290/17 y C-291/17, y mediante las cuestiones prejudiciales en el asunto C-292/17, que deben ser examinadas conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente desea que se dilucide, en esencia, si el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe ser interpretado, a la luz del considerando 14 de este, en el sentido de que la ausencia espontánea de una parte importante del personal de navegación («huelga salvaje»), como la acaecida en los asuntos principales, tiene cabida en el concepto de «circunstancias extraordinarias» a los efectos de dicha disposición.

30. A este respecto, procede recordar que, en caso de cancelación de vuelo o de gran retraso, es decir, de una duración igual o superior a tres horas, el legislador de la Unión ha querido regular las obligaciones de los transportistas aéreos previstas por el artículo 5, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 (sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, apartado 19 y jurisprudencia citada).

31. A tenor de los considerandos 14 y 15 y del artículo 5, apartado 3, del citado Reglamento, como excepción a lo dispuesto en el apartado 1 de dicho artículo, el transportista aéreo está exento de su obligación de compensar a los pasajeros conforme al artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004 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 (sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, apartado 20 y jurisprudencia citada).

32. 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 (sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, apartado 22 y jurisprudencia citada).

33. Según el considerando 14 de dicho Reglamento, tales circunstancias pueden producirse, en particular, en casos de huelgas que afecten a las operaciones de un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo.

34. A este respecto, el Tribunal de Justicia ha tenido ya ocasión de precisar que las circunstancias mencionadas en ese considerando no constituyen necesariamente, y de forma automática, causas de exoneración de la obligación de compensación establecida en el artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004 (véase, en este sentido, la sentencia de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, apartado 22) y que, por lo tanto, es necesario apreciar, caso por caso, si se cumplen los dos requisitos acumulativos recordados en el apartado 32 de la presente sentencia.

35. En efecto, de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia se desprende que un suceso imprevisto no tiene que ser necesariamente calificado de «circunstancias extraordinarias» en el sentido referido en el apartado anterior, sino que cabe la posibilidad de considerar que tal incidente es inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo en cuestión (véase, en este sentido, la sentencia de 17 de septiembre de 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, apartado 42).

36. Por otro lado, habida cuenta 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 del hecho de que el artículo 5, apartado 3, de dicho Reglamento introduce una excepción al principio del derecho a compensación de los pasajeros en caso de cancelación o gran retraso de un vuelo, el concepto de «circunstancias extraordinarias» en el sentido



del referido apartado debe ser interpretado de forma estricta (véase, en este sentido, la sentencia de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, apartado 20).

37. La cuestión de si «una huelga salvaje» como la acaecida en los asuntos principales puede ser calificada de «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, debe ser respondida teniendo en cuenta las anteriores consideraciones.

38. En el presente caso, de los autos remitidos al Tribunal de Justicia se desprende que la «huelga salvaje» en el seno del personal del transportista aéreo en cuestión se originó por el anuncio sorpresivo por este último de una reestructuración de la empresa. Tal anuncio ocasionó que, durante una semana aproximadamente, la tasa de absentismo del personal de navegación fuera particularmente alta, a raíz de una iniciativa promovida no por los representantes de los trabajadores de la empresa sino espontáneamente por los mismos trabajadores, que pasaron a situación de baja por enfermedad.

39. De este modo, consta que los trabajadores de TUIfly iniciaron la referida «huelga salvaje» con el propósito de plantear sus reivindicaciones, relativas, en este caso, a las medidas de reestructuración anunciadas por la dirección del citado transportista aéreo.

40. Ahora bien, como señala acertadamente la Comisión Europea en sus observaciones escritas, las medidas de reestructuración y reorganización de una empresa forman parte de la gestión normal de esta.

41. Ello implica que, en el desarrollo de la actividad de los transportistas aéreos, es común que surjan desavenencias o, incluso, conflictos entre aquellos y los miembros de su personal o una parte de ellos.

42. Por lo tanto, en las condiciones a las que se ha hecho referencia en los apartados 38 y 39 de la presente sentencia, los riesgos derivados de las consecuencias sociales que deparan tales medidas deben ser considerados inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo en cuestión.

43. Procede considerar, además, que la «huelga salvaje» de que se trata en los litigios principales no escapó al control efectivo del susodicho transportista aéreo.

44. Además del hecho de haberse originado a raíz de una decisión del expresado transportista aéreo, debe señalarse que, pese a la elevada tasa de absentismo recordada por el órgano jurisdiccional remitente, dicha «huelga salvaje» finalizó después de que aquel celebrara un acuerdo con los representantes de los trabajadores.

45. En consecuencia, no puede calificarse tal huelga de «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, que eximan al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo de la obligación de compensación establecida en el artículo 5, apartado 1, letra c), y en el artículo 7, apartado 1, del mismo Reglamento.

46. No obsta a esta consideración el hecho de que la mencionada acción colectiva deba calificarse, con arreglo a la legislación laboral alemana vigente, de «huelga salvaje», al no haber sido iniciada oficialmente por un sindicato.

47. En efecto, distinguir, sobre la base del Derecho nacional aplicable, las huelgas consideradas legales de las ilegales para determinar si una huelga debe ser calificada de «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, valdría tanto como hacer depender el derecho de los pasajeros a la compensación de la legislación laboral vigente en cada Estado miembro, con el consiguiente menoscabo de los objetivos del Reglamento n.º 261/2004, enunciados en sus considerandos 1 y 4, de garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros y el desarrollo de las actividades del transportista aéreo en condiciones armonizadas en el territorio de la Unión.

48. Por cuanto antecede, procede responder a las dos primeras cuestiones prejudiciales en los asuntos C-195/17, C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 a C-286/17, C-290/17 y C-291/17, así como a las cuestiones prejudiciales en el asunto C-292/17, que el artículo 5, apartado 3, del



Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse, a la luz del considerando 14 de este, en el sentido de que la ausencia espontánea de una parte importante del personal de navegación («huelga salvaje») como la acaecida en los asuntos principales, que tuvo su origen en el anuncio sorpresivo por un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo de una reestructuración de la empresa, a raíz de una iniciativa promovida no por los representantes de los trabajadores de la empresa sino espontáneamente por los mismos trabajadores, que pasaron a situación de baja por enfermedad, no está comprendida en el concepto de «circunstancias extraordinarias» en el sentido de dicha disposición.

Sobre las cuestiones prejudiciales tercera y cuarta en los asuntos C-195/17, C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 a C-286/17, C-290/17 y C-291/17, y sobre las cuestiones prejudiciales en el asunto C-292/17, en cuanto se refieren a las consecuencias de calificar los hechos en cuestión en los litigios principales de «circunstancias extraordinarias»

49. En vista de la respuesta dada a las cuestiones prejudiciales primera y segunda en los asuntos C-195/17, C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 a C-286/17, C-290/17 y C-291/17, no ha lugar a responder a las cuestiones prejudiciales tercera y cuarta en esos mismos asuntos ni a las cuestiones prejudiciales en el asunto C-292/17 en cuanto se refieren a las consecuencias de calificar los hechos en cuestión en los litigios principales de «circunstancias extraordinarias».

Costas

50. Dado que el procedimiento tiene, para las partes de los litigios principales, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a este resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes de los litigios principales, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Tercera) declara:

El artículo 5, apartado 3, 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 interpretarse, a la luz del considerando 14 de aquel, en el sentido de que la ausencia espontánea de una parte importante del personal de navegación («huelga salvaje») como la acaecida en los asuntos principales, que tuvo su origen en el anuncio sorpresivo por un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo de una reestructuración de la empresa, a raíz de una iniciativa promovida no por los representantes de los trabajadores de la empresa, sino espontáneamente por los mismos trabajadores, que pasaron a situación de baja por enfermedad, no está comprendida en el concepto de «circunstancias extraordinarias» en el sentido de dicha disposición.

Firmas

* Lengua de procedimiento: alemán.