



www.civil-mercantil.com

TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA

Auto de 14 de noviembre de 2014

Sala Quinta

Asunto C-394/14

SUMARIO:

Transporte aéreo. Indemnización por retrasos. Excepciones. Circunstancias extraordinarias y normales. El transportista aéreo está exento de su obligación de pagar una compensación a los pasajeros si puede probar que la cancelación o el retraso se deben a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado aunque se hubieran tomado todas las medidas razonables. Ahora bien, el choque de una escalerilla móvil de embarque contra un avión no es una circunstancia extraordinaria que permita al transportista aéreo liberarse de su obligación de abonar a los pasajeros una compensación en caso de retraso de más de tres horas en un vuelo, es decir, es un acontecimiento inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo.

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. 5.3, 7 y 13.

PONENTE:

Don Šváby.

En el asunto C-394/14,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Amtsgericht Rüsselsheim (Alemania), mediante resolución de 12 de agosto de 2014, recibida en el Tribunal de Justicia el 18 de agosto de 2014, en el procedimiento seguido entre

Sandy Siewert,

Emma Siewert,

Nele Siewert

y

Condor Flugdienst GmbH,



www.civil-mercantil.com

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

integrado por el Sr. T. von Danwitz, Presidente de Sala, y los Sres. C. Vajda, A. Rosas, E. Juhász y D. Šváby (Ponente), Jueces;

Abogado General: Sra. E. Sharpston;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, tras oír a la Abogado General, de resolver mediante auto motivado de conformidad con el artículo 99 de su Reglamento de Procedimiento;

dicta el siguiente

Auto

1. La presente petición de decisión prejudicial tiene 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 L 46, p. 1).

2. La petición fue planteada en el contexto de un litigio seguido entre Condor Flugdienst GmbH (en lo sucesivo, «Condor»), transportista aéreo, y las señoras Siewert, en relación con la negativa del transportista a compensarlas tras el gran retraso que había afectado a su vuelo.

Marco jurídico

3. Los considerandos 14 y 15 del Reglamento n.º 261/2004 indican lo siguiente:

«(14) Del mismo modo que en el marco del Convenio de Montreal, 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 del Reglamento dispone lo siguiente:

«1. En caso de cancelación de un vuelo:



www.civil-mercantil.com

[...]

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

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. Bajo el título «Derecho a compensación», el artículo 7 del Reglamento establece lo siguiente 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).

[...]»

6. El artículo 13 del mismo Reglamento reza del modo siguiente:

«Cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo abone una compensación o dé cumplimiento a las demás obligaciones que le impone el presente Reglamento, no podrá interpretarse que las disposiciones de este último limitan su derecho a reclamar una compensación a cualquier otra persona, incluidos terceros, de conformidad con la legislación aplicable. En especial, este Reglamento no limita en ningún modo el derecho del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo de tratar de lograr que un operador turístico u otra persona con quien el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo tiene un contrato le reembolse. Asimismo, ninguna disposición del presente Reglamento podrá interpretarse como una restricción al derecho del operador turístico o de un tercero, no pasajero, con quien el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo tenga un contrato, de solicitar de este último el reembolso o una compensación con arreglo a la legislación aplicable en la materia.»

Hechos del litigio principal y cuestiones prejudiciales

7. Las demandantes del litigio principal efectuaron con Condor la reserva de un vuelo con salida de Antalya (Turquía) y destino Fráncfort del Meno.

8. Dicho vuelo tuvo lugar el 3 de octubre de 2011, con un retraso de seis horas y treinta minutos en la llegada.

9. Condor se niega a aceptar la solicitud de compensación presentada por las señoras Siewert, que se basa en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, interpretada en relación con los artículos 5, apartado 3, y 7 del Reglamento n.º 261/2004, afirmando que el retraso es imputable a los daños sufridos, el día anterior y en el aeropuerto de Stuttgart, por el avión que



www.civil-mercantil.com

debía realizar el vuelo en cuestión. Según Condor, contra dicho avión chocó una escalerilla móvil de embarque que le causó daños estructurales en el ala, por lo que tuvo que ser sustituido. Por consiguiente, para Condor se trata de «circunstancias extraordinarias», a efectos del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, de tal manera que no está obligado a pagar compensación.

10. El tribunal remitente alberga dudas sobre si las «circunstancias extraordinarias» que excluyen la obligación de abonar una compensación que recae sobre el transportista de que se trate deben referirse directamente al vuelo controvertido o si pueden también derivarse de trayectos anteriores del avión que realiza dicho vuelo.

11. En estas circunstancias, el Amtsgericht Rüsselsheim decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales siguientes:

«1) ¿Es necesario que la "circunstancia extraordinaria", en la acepción del artículo 5, apartado 3, del Reglamento [nº 261/2004], se refiera directamente al vuelo reservado?

2) En caso de que las circunstancias extraordinarias que se produzcan durante los trayectos anteriores sean relevantes para los vuelos posteriores, ¿deben limitarse las medidas razonables, que, con arreglo al artículo 5, apartado 3, del Reglamento [nº 261/2004], debe tomar el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, a evitar la circunstancia extraordinaria, o también deben tener por objeto evitar que se produzca un mayor retraso?

3) ¿Debe calificarse de "circunstancia extraordinaria", en la acepción del artículo 5, apartado 3, del Reglamento [nº 261/2004], la actuación de terceros que obran bajo su propia responsabilidad y en los que han sido delegadas funciones propias de las operaciones de un transportista aéreo?

4) En caso de respuesta afirmativa a la tercera cuestión, ¿resulta relevante quién (compañía aérea, entidad gestora del aeropuerto, etc.) ha encomendado las funciones al tercero?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

12. En virtud del artículo 99 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia, cuando la respuesta a una cuestión prejudicial pueda deducirse claramente de la jurisprudencia o cuando la respuesta a tal cuestión no suscite ninguna duda razonable, el Tribunal podrá decidir en cualquier momento, a propuesta del Juez Ponente y tras oír a la Abogado General, resolver mediante auto motivado.

13. En el presente asunto procede aplicar dicha disposición.

Cuestiones prejudiciales tercera y cuarta

14. Mediante sus cuestiones prejudiciales tercera y cuarta, que procede analizar en primer lugar, el tribunal remitente pregunta, en lo esencial, si el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que haya de considerarse que un acontecimiento como el choque de la escalerilla móvil de embarque de un aeropuerto contra un avión sea una «circunstancia extraordinaria» que excluya 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.



www.civil-mercantil.com

15. Con carácter previo, es preciso recordar que, en caso de cancelación de vuelos o gran retraso, esto es, retraso de tres o más horas, el legislador de la Unión quiso organizar las obligaciones de los transportistas aéreos establecidas en el artículo 5, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 (véanse, en este sentido, las sentencias Nelson y otros, C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657, apartado 39, y McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, apartado 37).

16. De este modo, según los considerandos 14 y 15 y el artículo 5, apartado 3, de ese Reglamento, como excepción al apartado 1 del mismo artículo, el transportista aéreo está exento de su obligación de pagar una compensación a los pasajeros conforme al artículo 7 del propio Reglamento n.º 261/2004 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, es decir, a circunstancias que escapan al control efectivo del transportista aéreo (sentencia McDonagh, EU:C:2013:43, apartado 38 y jurisprudencia citada).

17. Por tratarse de una excepción al principio de compensación a los pasajeros, dicho artículo 5, apartado 3, debe ser objeto de interpretación estricta (sentencia Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, apartado 20). Por otra parte, no todas las circunstancias extraordinarias tienen carácter exoneratorio, e incumbe al transportista aéreo que pretenda invocarlas demostrar, además, que en cualquier caso habría sido imposible evitarlas 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 (sentencia Eglitis y Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, apartado 25).

18. Por lo que se refiere, más concretamente, a los problemas técnicos que pueden afectar a un avión, el Tribunal de Justicia ha precisado que, si bien es cierto que dichos problemas técnicos pueden considerarse circunstancias extraordinarias, no es menos cierto que las circunstancias que acompañan a dicho acontecimiento sólo 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 considerando 14 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 (sentencia Wallentin-Hermann, EU:C:2008:771, apartado 23).

19. Ahora bien, por lo que se refiere a un problema técnico que tiene su origen en el choque de la escalerilla móvil de embarque de un aeropuerto contra un avión, es preciso señalar que dichas escalerillas o pasarelas móviles se usan, inevitablemente, en el contexto del transporte aéreo de pasajeros, para permitir a éstos 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. Además, nada indica que el daño sufrido por el avión que debía realizar el vuelo controvertido fuera causado por un acto externo a los servicios normales del aeropuerto, como un acto de sabotaje o terrorismo, que corresponda, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia (sentencia Wallentin-Hermann EU:C:2008:771, apartado 26), al concepto de «circunstancias extraordinarias», extremo que Condor habría debido demostrar ante el tribunal remitente de conformidad con la jurisprudencia citada en el apartado 17 del presente auto.



www.civil-mercantil.com

20. Por consiguiente, no cabe considerar que dicho acontecimiento sea una «circunstancia extraordinaria» que excluya la obligación de abonar una compensación a los pasajeros que recae sobre el transportista aéreo en caso de gran retraso de los vuelos.

21. Por otra parte, es preciso recordar que el cumplimiento de las obligaciones previstas en el Reglamento n.º 261/2004 se impone sin perjuicio de que, como prevé el artículo 13 de dicho Reglamento, los transportistas aéreos puedan pedir una reparación a cualquier persona, terceros incluidos, que haya ocasionado el retraso (sentencia Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, apartado 44 y jurisprudencia citada).

22. En atención a lo anterior, procede responder a las cuestiones prejudiciales tercera y cuarta que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que no cabe considerar que un acontecimiento como lo es en el litigio principal el choque de la escalerilla móvil de embarque de un aeropuerto contra un avión sea una «circunstancia extraordinaria» que excluya 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.

23. Habida cuenta de la respuesta dada a las cuestiones prejudiciales tercera y cuarta, no procede responder a las demás cuestiones prejudiciales.

Costas

24. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Quinta) 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 en el sentido de que no cabe considerar que un acontecimiento como lo es en el litigio principal el choque de la escalerilla móvil de embarque de un aeropuerto contra un avión sea una «circunstancia extraordinaria» que excluya 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.

Fuente: sitio internet del Tribunal de Justicia