



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera)

de 4 de abril de 2019 *

«Procedimiento prejudicial — Transporte aéreo — Reglamento (CE) n.º 261/2004 — Artículo 5, apartado 3 — Compensación a los pasajeros en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos — Alcance — Exención de la obligación de compensación — Concepto de “circunstancias extraordinarias” — Daño causado al neumático de una aeronave por un cuerpo extraño que se halla en la pista de un aeropuerto»

En el asunto C-501/17,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Landgericht Köln (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Colonia, Alemania), mediante resolución de 25 de julio de 2017, recibida en el Tribunal de Justicia el 18 de agosto de 2017, en el procedimiento entre

Germanwings GmbH

y

Wolfgang Pauels,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

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

Abogado General: Sr. E. Tanchev;

Secretario: Sr. D. Dittert, jefe de unidad;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 17 de septiembre de 2018;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de Germanwings GmbH, por el Sr. W. Bloch y la Sra. Y. Pochyla, Rechtsanwälte;
- en nombre del Sr. Pauels, por los Sres. E. Stamer y M. Hofmann, Rechtsanwälte;
- en nombre del Gobierno alemán, por los Sres. T. Henze, J. Möller, M. Hellmann, M. Kall y J. Techert y la Sra. A. Berg, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno polaco, por el Sr. B. Majczyna, en calidad de agente;

* Lengua de procedimiento: alemán.

– en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. K. Simonsson, B. Bertelmann y K.-Ph. Wojcik, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 22 de noviembre de 2018;

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 La 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 2004, L 46, p. 1).
- 2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre el Sr. Wolfgang Pauels y Germanwings GmbH, un transportista aéreo, en relación con la negativa de este último a pagar una compensación a ese pasajero cuyo vuelo sufrió un gran retraso.

Marco jurídico

- 3 Los considerandos 14 y 15 del Reglamento n.º 261/2004 presentan el siguiente tenor:

«(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 de este Reglamento, titulado «Cancelación de vuelos», dispone lo siguiente en sus apartados 1 y 3:

«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 de dicho Reglamento, titulado «Derecho a compensación» establece lo siguiente en su apartado 1, letra a):

«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».

Litigio principal y cuestión prejudicial

- 6 El Sr. Pauels reservó con Germanwings un vuelo con salida desde Dublín (Irlanda) y con destino en Düsseldorf (Alemania).
- 7 El vuelo, que se efectuó el 28 de agosto de 2015, llegó a su destino con un retraso de tres horas y veintiocho minutos.
- 8 Germanwings se negó a acceder a la solicitud de compensación del Sr. Pauels aduciendo que el retraso del vuelo de que se trata se debió a una «circunstancia extraordinaria» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, lo que la exime de la obligación de compensación establecida en el artículo 5, apartado 1, de este Reglamento.
- 9 A este respecto, Germanwings alega que el retraso se debió a que, durante los preparativos del vuelo, se descubrió un tornillo en uno de los neumáticos de la aeronave que debía efectuar el vuelo, lo que obligó a sustituir el neumático en cuestión.
- 10 El Amtsgericht Köln (Tribunal de lo Civil y Penal de Colonia, Alemania), que conocía del recurso interpuesto por el Sr. Pauels, condenó a Germanwings a abonar a este la cantidad de 250 euros, más intereses, por considerar que el daño causado al neumático de una aeronave por un tornillo que se halla en la pista de un aeropuerto constituye una circunstancia inherente al ejercicio normal de la actividad de transportista aéreo que este puede controlar. En apoyo de su resolución, el Amtsgericht Köln (Tribunal de lo Civil y Penal de Colonia) añadió que su análisis se ajustaba asimismo a la voluntad del legislador, como lo demuestra la existencia de controles en la pista y la obligación legal de llevarlos a cabo.
- 11 Germanwings interpuso un recurso de apelación contra dicha resolución ante el Landgericht Köln (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Colonia, Alemania). Estima que el Amtsgericht Köln (Tribunal de lo Civil y Penal de Colonia) extendió exageradamente el ámbito de los elementos que quedaban bajo su control. A este respecto, alega que la utilización de las pistas de un aeropuerto

forma parte del tránsito aéreo en general y no de una actividad del transportista aéreo en particular. Considera que la limpieza de las pistas tampoco se incluye entre las funciones del transportista aéreo y escapa al control de este.

- 12 El Landgericht Köln (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Colonia) opina que la solución del litigio depende de si, con arreglo al artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el considerando 14 de este, el daño causado a un neumático por un tornillo que se halla en las pistas está comprendido o no en el ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo de que se trata y, debido a su naturaleza o su origen, escapa al control efectivo de este.
- 13 Señala haber declarado en varios procedimientos anteriores que el daño causado al neumático de una aeronave por clavos u otros objetos similares que se hallaban en la pista constituía una «circunstancia extraordinaria», en la medida en que la presencia de tales cuerpos extraños supone un riesgo que escapa al control del transportista aéreo y, por ende, un acontecimiento sobrevenido del exterior, a diferencia de la deficiencia prematura de ciertas piezas de una aeronave pese a su mantenimiento regular.
- 14 Sin embargo, cita la jurisprudencia de otros órganos jurisdiccionales en sentido contrario, en particular a raíz del auto de 14 de noviembre de 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), aunque considera que el daño causado al neumático de una aeronave por cuerpos extraños que se hallan en la pista no puede asimilarse a una colisión con una escalerilla móvil de embarque, que era el supuesto que se planteaba en dicho auto, sino que ha de equipararse más bien a una colisión con aves, como el supuesto que era objeto de la sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška (C-315/15, EU:C:2017:342). A este respecto, observa que la limpieza de las pistas se incluye en la seguridad del aeropuerto y no en las responsabilidades del transportista aéreo.
- 15 Por lo tanto, considera necesario dirigirse al Tribunal de Justicia, ya que, de adoptarse en el presente asunto la calificación de «circunstancia extraordinaria» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, habría de ordenar diligencias de instrucción adicionales.
- 16 En estas circunstancias, el Landgericht Köln (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Colonia) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Constituyen los daños causados al neumático de una aeronave por un tornillo que se hallaba en la pista de despegue o de aterrizaje ([daño causado por un] cuerpo extraño) una circunstancia extraordinaria en el sentido del artículo 5, apartado 3, del [Reglamento n.º 261/2004]?»

Sobre la cuestión prejudicial

- 17 Mediante su cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el considerando 14 de este, debe interpretarse en el sentido de que el daño causado al neumático de una aeronave por un cuerpo extraño, como un residuo móvil, que se halla en la pista de un aeropuerto está comprendido en el concepto de «circunstancias extraordinarias» en el sentido de esa disposición.
- 18 Procede recordar que, en caso de cancelación de un 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 establecidas en el artículo 5, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 (véase la sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, apartado 19 y jurisprudencia citada).

- 19 A tenor de los considerandos 14 y 15 y del artículo 5, apartado 3, de este Reglamento, tal como son interpretados por el Tribunal de Justicia, 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 (véase la sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, apartado 20 y jurisprudencia citada) y, en el supuesto de que se produzca tal circunstancia, que ha adoptado las medidas adaptadas a la situación, utilizando todo el personal o el material y los medios económicos de que disponía, para evitar que tal circunstancia provocara la cancelación o el gran retraso del vuelo de que se trataba, salvo a costa de aceptar sacrificios insoportables para las capacidades de su empresa en el momento pertinente (véase, en este sentido, la sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, apartados 29 y 34).
- 20 Según reiterada jurisprudencia, pueden calificarse de «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, los acontecimientos que, por su naturaleza o su origen, no sean inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado y escapen al control efectivo de este (véanse, en este sentido, las sentencias de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, apartado 23, y de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, apartado 22), siendo estos dos requisitos acumulativos (sentencia de 17 de abril de 2018, 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 C-286/17 y C-290/17 a C-292/17, EU:C:2018:258, apartado 34).
- 21 Para saber si el daño causado a los neumáticos de una aeronave, que son elementos indispensables para el funcionamiento de esta, puede considerarse una «circunstancia extraordinaria» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, debe observarse ante todo que la deficiencia prematura, incluso imprevista, de algunas piezas de una aeronave constituye en principio un acontecimiento intrínsecamente ligado al sistema de funcionamiento del aparato (véanse, en este sentido, las sentencias de 17 de septiembre de 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, apartados 41 y 42, y de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, apartado 23).
- 22 En efecto, los transportistas aéreos se ven confrontados regularmente a tales deficiencias, habida cuenta de las circunstancias particulares en que se desarrolla el transporte aéreo y del grado de sofisticación tecnológica de las aeronaves (véanse, en este sentido, la sentencia de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, apartado 24; el auto de 14 de noviembre de 2014, Siewert, C-394/14, EU:C:2014:2377, apartado 19, y la sentencia de 17 de septiembre de 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, apartados 37 y 42).
- 23 A este respecto, es manifiesto que los neumáticos de las aeronaves son elementos que están sujetos a presiones extremas durante los despegues y los aterrizajes y, por ello, están expuestos permanentemente al riesgo de sufrir daños, lo que justifica que se sometan con regularidad a controles de seguridad particularmente estrictos, que están incluidos en las condiciones corrientes de explotación de las compañías de transporte aéreo.
- 24 Dicho esto, cuando la deficiencia de que se trate tiene su origen exclusivamente en la colisión con un cuerpo extraño, extremo este que corresponde probar al transportista aéreo, tal deficiencia no puede considerarse intrínsecamente ligada al sistema de funcionamiento del aparato.
- 25 Este es el caso, en particular, del daño causado a una aeronave por la colisión entre dicha aeronave y un ave (sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, apartado 24) y, como en el litigio principal, del daño causado a un neumático por un cuerpo extraño, como un residuo móvil, que se halle en la pista del aeropuerto.

- 26 Por lo tanto, la deficiencia de un neumático que tiene su origen exclusivamente en la colisión con un cuerpo extraño que se halle en la pista del aeropuerto no puede considerarse inherente, por su naturaleza o su origen, al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo de que se trate. Además, habida cuenta de las especiales restricciones a las que está sometido el transportista aéreo durante las operaciones de despegue y aterrizaje, relativas en particular a la velocidad con la que se realizan dichas operaciones y al imperativo de seguridad de los pasajeros que se encuentran a bordo, y del hecho de que el mantenimiento de las pistas no es en modo alguno competencia de este, dicha circunstancia escapa a su control efectivo.
- 27 En consecuencia, tal deficiencia debe considerarse una «circunstancia extraordinaria» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004.
- 28 Como se desprende del punto 78 de las conclusiones del Abogado General, tal conclusión responde al objetivo que persigue el Reglamento n.º 261/2004 de garantizar un elevado nivel de protección para los pasajeros aéreos, especificado en el considerando 1 de este Reglamento, lo cual implica que no se debe incitar a los transportistas aéreos a abstenerse de adoptar las medidas necesarias y a priorizar el mantenimiento y la puntualidad de sus vuelos sobre el objetivo de la seguridad de estos.
- 29 Esta conclusión no queda desvirtuada por la solución adoptada en el auto de 14 de noviembre de 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), en el que el Tribunal de Justicia declaró que no cabe considerar que la colisión de una escalerilla móvil de embarque de un aeropuerto contra un avión sea una «circunstancia extraordinaria» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004.
- 30 En efecto, ese dispositivo se usa, inevitablemente, en el contexto del transporte aéreo de pasajeros para permitir a estos subir y bajar del avión (auto de 14 de noviembre de 2014, Siewert, C-394/14, EU:C:2014:2377, apartado 19) y normalmente la instalación de dicho dispositivo se realiza en colaboración con la tripulación de los aviones. Por consiguiente, no puede considerarse que dicha circunstancia no sea inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo de que se trate ni que escape al control efectivo de este.
- 31 Con todo, como se ha recordado en el apartado 19 de la presente sentencia, en el supuesto de que se produzca una «circunstancia extraordinaria», el transportista aéreo solo está exento de su obligación de compensar a los pasajeros conforme al artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004 si puede probar que ha adoptado las medidas adaptadas a la situación, utilizando todo el personal o el material y los medios económicos de que disponía, para evitar que tal circunstancia provocara la cancelación o el gran retraso del vuelo de que se trataba, salvo a costa de aceptar sacrificios insoportables para las capacidades de su empresa en el momento pertinente.
- 32 A este respecto, en la vista se puso de manifiesto que los neumáticos de las aeronaves son objeto de un mantenimiento regular y de procedimientos de sustitución normalizados, en cuyo marco los transportistas aéreos pueden disponer en los aeropuertos a los que vuelan, incluidos aquellos que no constituyan su sede principal, de contratos de sustitución de sus neumáticos celebrados con sociedades de mantenimiento aéreo, que les aseguran un trato prioritario para sustituir dichos neumáticos.
- 33 Por consiguiente, en una situación como la controvertida en el litigio principal, corresponde al transportista aéreo de que se trata probar que ha utilizado todo el personal o el material y los medios económicos de que disponía para evitar que la sustitución del neumático dañado por un cuerpo extraño que se hallaba en la pista del aeropuerto provocara el gran retraso del vuelo en cuestión, extremo este que corresponderá comprobar al órgano jurisdiccional remitente.

- 34 En estas circunstancias, procede responder a la cuestión prejudicial que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el considerando 14 de este, debe interpretarse en el sentido de que el daño causado al neumático de una aeronave por un cuerpo extraño, como un residuo móvil, que se hallaba en la pista de un aeropuerto está comprendido en el concepto de «circunstancia extraordinaria» en el sentido de esa disposición.

No obstante, para quedar exento de la obligación de compensar a los pasajeros conforme al artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004, el transportista aéreo cuyo vuelo haya sufrido un gran retraso como consecuencia de tal «circunstancia extraordinaria» debe probar que ha utilizado todo el personal o el material y los medios económicos de que disponía para evitar que la sustitución del neumático dañado por un cuerpo extraño, como un residuo móvil, que se hallaba en la pista del aeropuerto provocara el gran retraso del vuelo en cuestión.

Costas

- 35 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional remitente, corresponde a este resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, 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, en relación con el considerando 14 de este, debe interpretarse en el sentido de que el daño causado al neumático de una aeronave por un cuerpo extraño, como un residuo móvil, que se hallaba en la pista de un aeropuerto está comprendido en el concepto de «circunstancia extraordinaria» en el sentido de esa disposición.

No obstante, para quedar exento de la obligación de compensar a los pasajeros conforme al artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004, el transportista aéreo cuyo vuelo haya sufrido un gran retraso como consecuencia de tal «circunstancia extraordinaria» debe probar que ha utilizado todo el personal o el material y los medios económicos de que disponía para evitar que la sustitución del neumático dañado por un cuerpo extraño, como un residuo móvil, que se hallaba en la pista del aeropuerto provocara el gran retraso del vuelo en cuestión.

Firmas