

Asunto C-512/20

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

13 de octubre de 2020

Órgano jurisdiccional remitente:

Rechtbank Noord-Holland (Tribunal de Primera Instancia de Holanda Septentrional, Países Bajos)

Fecha de la resolución de remisión:

30 de septiembre de 2020

Parte demandante:

P

Parte demandada:

Swiss International Air Lines AG

Resolución

DEL RECHTBANK NOORD-HOLLAND (TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA DE HOLANDA SEPTENTRIONAL)

de lo Mercantil, Cantonal y Quiebras,
sede de Haarlem

por la que se plantea una petición de decisión prejudicial en el litigio entre

[*omissis*] Fecha de la resolución: 30 de septiembre de 2020

P, [pasajero]

con domicilio en [lugar de residencia] (Bélgica)

(en lo sucesivo, «pasajero»)

[omissis]

y

la persona jurídica de Derecho extranjero

Swiss International Air Lines A. G.

con domicilio social en Basilea (Suiza),

demandada,

(en lo sucesivo, «Swiss»)

[omissis]

Fundamentos

1. El pasajero tenía una reserva en firme para un vuelo de Swiss, el 1 de abril de 2018, de Ámsterdam (Países Bajos) a Zúrich (Suiza), con código de vuelo LX725 y, a continuación, de Zúrich a Tampa (Estados Unidos de Norteamérica) con código de vuelo LX8004.

2. La hora de llegada prevista del vuelo LX725 a Zúrich era las 11:10, hora local. El vuelo llegó a Zúrich con un retraso de 40 minutos, a las 11:50, hora local.

3. Las horas de salida y de llegada previstas del vuelo LX8004 eran las 13:35, hora local, y las 18:00, hora local, respectivamente.

4. El vuelo LX8004 despegó de Zúrich a las 18:04, hora local, y aterrizó en Tampa aproximadamente a las 22:15, hora local. Por lo tanto, el pasajero llegó a su destino final aproximadamente 4 horas y 15 minutos después del horario originalmente previsto.

5. El pasajero reclamó una compensación a Swiss basándose en lo dispuesto en el 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 lo sucesivo, «Reglamento»), y en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (en lo sucesivo, «Tribunal de Justicia») sobre dicho Reglamento.

6. Swiss denegó la reclamación del pasajero. El pasajero respondió por escrito a la negativa de Swiss, tras lo cual Swiss respondió igualmente por escrito. Mediante resolución interlocutoria de 5 de febrero de 2020, el kantonrechter (juez unipersonal dependiente del rechtbank) brindó a las partes la oportunidad de formular observaciones sobre su propósito de plantear cuestiones prejudiciales.

Ambas partes formularon observaciones. Mediante resolución interlocutoria de 30 de septiembre de 2020, el procedimiento ha quedado suspendido hasta que el Tribunal de Justicia responda a las cuestiones prejudiciales que se plantean mediante la presente petición.

7. El 1 de junio de 2002 entró en vigor el «Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo», de 21 de junio de 1999 (DO 2002, L 114, p. 73), en virtud del cual las partes establecieron normas en materia de aviación civil (en lo sucesivo, «Acuerdo»). Forma parte de este Acuerdo un anexo con directivas y reglamentos europeos que, en virtud del Acuerdo, han devenido igualmente aplicables a Suiza. Mediante el Acuerdo se constituyó el «Comité para el transporte aéreo Comunidad/Suiza» (en lo sucesivo, «Comité»), encargado de la gestión y de la correcta aplicación del Acuerdo. El Comité podrá modificar el anexo del Acuerdo con el fin de introducir nueva legislación en su ámbito de aplicación.

8. El artículo 1, apartado 2, del Acuerdo establece: *«A tal fin, las disposiciones establecidas en el presente Acuerdo, así como en los reglamentos y directivas que se citan en el Anexo del mismo, serán aplicables en las condiciones que seguidamente se indican. En la medida en que las mismas sean sustancialmente idénticas a las correspondientes normas del Tratado CE y a los actos adoptados para la aplicación del mismo, dichas disposiciones se interpretarán, en cuanto a su ejecución y aplicación, con arreglo a las sentencias y decisiones pertinentes del Tribunal de Justicia y de la Comisión de las Comunidades Europeas emitidas con anterioridad a la fecha de la firma del presente Acuerdo. Se comunicarán a Suiza las sentencias y decisiones emitidas con posterioridad a la fecha de la firma del Acuerdo. [...]»*

9. El artículo 15 del Acuerdo dispone:

«1. Sin perjuicio de las disposiciones del Reglamento (CEE) n.º 2408/92 del Consejo, incluido en el Anexo del presente Acuerdo:

— se otorgarán derechos de tráfico entre cualquier punto en Suiza y cualquier punto en la Comunidad a las compañías aéreas comunitarias y a las suizas;

— dos años después de la entrada en vigor del presente Acuerdo, se otorgarán derechos de tráfico a las compañías aéreas suizas entre puntos situados en distintos Estados miembros de la CE.»

10. A tenor del anexo del Acuerdo, *«A efectos del presente Acuerdo:*

[...]

— sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 15 del presente Acuerdo, el término “compañía aérea comunitaria” que aparece en las directivas y reglamentos comunitarios citados seguidamente, incluirá a las compañías aéreas autorizadas en Suiza y cuyo centro de actividad principal y, en su caso, sede social se

encuentre en Suiza, con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CEE) n.º 2407/92 del Consejo.»

11. Mediante la Decisión n.º 1/2006, de 18 de octubre de 2006 (DO 2006, L 298, p. 23), el Comité añadió el Reglamento al anexo del Acuerdo, de modo que el Reglamento es igualmente aplicable en Suiza desde el 1 de diciembre de 2006. El anexo del Acuerdo ha sido sustituido recientemente, antes de la fecha del vuelo en cuestión, con efectos a partir del 1 de febrero de 2018 (mediante la posterior Decisión n.º 1/2017, de 29 de noviembre de 2017, DO 2017, L 348, p. 46). Esta posterior Decisión no ha entrañado cambio alguno en lo tocante a la aplicabilidad del Reglamento.

12. Swiss sostiene la tesis de que el Acuerdo, en relación con el anexo, da lugar a que el Reglamento sea aplicable a vuelos entre la UE y Suiza y viceversa, y que el Reglamento no se aplique a los vuelos nacionales, ni tampoco a los vuelos entre Suiza y terceros países y viceversa. El pasajero salió desde un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro de la Unión y llegó a Suiza con un retraso inferior a 3 horas. El pasajero llegó a Tampa con un retraso superior a 3 horas. Swiss opina que no le adeuda compensación alguna pues el retraso no se produjo dentro de la Unión, sino en el vuelo desde Suiza a un tercer país, y a este vuelo no le es aplicable el Reglamento.

13. La tesis del pasajero supone que se trata de vuelos con conexión directa con un destino final (Tampa) y una parte contractual (Swiss), encontrándose el aeropuerto de salida (Ámsterdam) en el territorio de la UE, de suerte que este vuelo queda comprendido en el ámbito de aplicación del artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento, y que el artículo 15 del Acuerdo no da lugar a que el Reglamento no sea aplicable en tal caso.

14. El kantonrechter considera que el pasajero realizó un vuelo con conexión directa, de forma que entre la salida desde un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro y la llegada a un aeropuerto situado en el territorio de un tercer Estado se efectuó una escala prevista en Suiza en donde se cambió de aeronave. Anteriormente se consideraba que, en tal caso, no correspondía compensación alguna al pasajero, porque [el artículo 3, apartado 1, letra a),] del Reglamento, a la vista del (artículo 15 del) Acuerdo, no es aplicable, en el caso de los vuelos en cuestión, al vuelo con conexión directa que salió de Suiza con destino a un tercer país. Sin embargo, al kantonrechter esta opinión no le parece tan evidente, a la vista de la sentencia del Tribunal de Justicia de 31 de mayo de 2018, Wegener (C-537/17, EU:C:2018:361). Además, no cabe interponer recurso contra la resolución (final) que se dicte en el presente asunto. Por cuanto antecede, el kantonrechter considera que, para poder pronunciarse sobre el asunto, necesita una decisión del Tribunal de Justicia sobre la cuestión prejudicial formulada a continuación.

Resolución

15. El kantonrechter plantea al Tribunal de Justicia de la Unión Europea la cuestión prejudicial siguiente:

¿Es el 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, a la vista del artículo 15 del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el Transporte Aéreo, de 21 de junio de 1999 (DO 2002, L 114, p. 73), y de las Decisiones n.ºs 1/2006 (DO 2006, L 298, p. 23), y 1/2017 (DO 2017, L 348, p. 46) del Comité para el transporte aéreo Comunidad/Suiza, en el caso de vuelos con conexión directa, de forma que entre la salida desde un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro y la llegada a un aeropuerto situado en el territorio de un tercer Estado con escala prevista en Suiza y cambio de aeronave, igualmente aplicable al vuelo con conexión directa desde Suiza a un tercer país?

La presente resolución ha sido dictada [omissis] en la vista pública celebrada el 30 de septiembre de 2020 [omissis].

[omissis] [firmas]

DOCUMENTO DE TRÁMITE