

**Asunto C-263/20**

**Petición de decisión prejudicial:**

**Fecha de presentación:**

15 de junio de 2020

**Órgano jurisdiccional remitente:**

Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Austria)

**Fecha de la resolución de remisión:**

26 de mayo de 2020

**Parte demandante:**

Airhelp Limited

**Parte demandada:**

Laudamotion GmbH

---

[*omissis*]

REPÚBLICA DE AUSTRIA

**Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Austria)**

[*omissis*]

El Landesgericht Korneuburg, en su condición de tribunal de apelación [*omissis*] en el asunto entre la parte demandante **Airhelp Limited**, Central Hong Kong, [*omissis*] y la parte demandada **Laudamotion GmbH**, [*omissis*] 2320 Schwechat, [*omissis*] sobre una cuantía de **500,00 euros** [*omissis*], a raíz del recurso de apelación interpuesto contra la sentencia del Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Distrito de Schwechat) de 19 de diciembre de 2019, [*omissis*] ha adoptado la siguiente

**Resolución:**

[I] Plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, con arreglo al artículo 267 TFUE, las siguientes **cuestiones prejudiciales**:

[1] ¿Deben interpretarse los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7 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 el sentido de que **el pasajero tiene derecho a compensación cuando la hora de salida del vuelo ha sido adelantada de las 14.40 a las 8.25 del mismo día?**

[2] ¿Debe interpretarse el artículo 5, apartado 1, letra c), guiones primero a tercero, del Reglamento n.º 261/2004 en el sentido de que, **para determinar si el pasajero fue informado de la cancelación, ha de atenderse exclusivamente a dicha disposición y de que se opone a la aplicación de la normativa nacional relativa a la recepción de las declaraciones, adoptada en transposición de la Directiva 2000/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2000, relativa a determinados aspectos jurídicos de los servicios de la sociedad de la información, en particular el comercio electrónico en el mercado interior (Directiva sobre el comercio electrónico), y que contiene una ficción de recepción?**

[3] ¿Deben interpretarse el artículo 5, apartado 1, letra c), guiones primero a tercero, del Reglamento n.º 261/2004 y el artículo 11 de la Directiva sobre el comercio electrónico en el sentido de que, **en caso de reserva de un vuelo por el pasajero a través de una plataforma de reservas, si el pasajero ha indicado su número de teléfono y su dirección de correo electrónico y, sin embargo, la plataforma de reservas ha transmitido al transportista aéreo el número de teléfono y una dirección de correo electrónico generada automáticamente por ella, la notificación del aviso de adelanto del vuelo a la dirección de correo electrónico generada automáticamente constituye una comunicación o recepción del aviso de adelanto del vuelo aunque la plataforma de reservas no reenvíe la comunicación del transportista aéreo al pasajero o lo haga con retraso?**

[II] Suspender el procedimiento hasta tanto se obtenga la decisión prejudicial del Tribunal de Justicia de la Unión Europea [*omissis*].

### Fundamentos

Los pasajeros M\*\*\*\* O\*\*\*\* y G\*\*\*\* P\*\*\*\*, con domicilio en la República Checa, reservaron para el 14 de junio de 2018 el vuelo de la demandada OE 503 de Palma de Mallorca (PMI, Baleares) a Viena (VIE, Austria). La salida del vuelo estaba prevista a las 14.40, y la llegada, a las 17.05. Los pasajeros utilizaron el sistema de reservas de la plataforma en línea k\*\*\*\*.com. Al tribunal le consta que la empresa que explota la plataforma de reservas tiene su sede en la República Checa. La dirección de correo electrónico que indicaron los pasajeros fue:

m\*\*\*\*.o\*\*\*\*@gmail.com. k\*\*\*\*.com realizó la reserva en nombre de los pasajeros y, con motivo de la reserva, generó una dirección de correo electrónico que introdujo en el sistema del transportista aéreo como correo electrónico de contacto, cuya dirección en el caso concreto era la siguiente: 6703421@hositojsmezasemy.com. No introdujo ninguna otra dirección de correo electrónico, ni la conocía tampoco el transportista aéreo.

La **demandante** reclama la cantidad de 500 euros y alega que los pasajeros tienen derecho a una compensación de [250 euros cada uno, por lo que resulta un total de] 500 euros en virtud del artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004. Afirma que los pasajeros le cedieron este derecho mediante declaración de 12 de octubre de 2018. Por un lado, la demandante alega que el vuelo tuvo un retraso superior a tres horas y, por otro, que procede una compensación también a causa del adelanto del vuelo en casi seis horas, del cual los pasajeros fueron informados el 10 de junio de 2018, es decir, con menos de siete días de antelación. Afirma que para la demandada habría sido sencillo averiguar, en el caso de todas las direcciones de correo electrónico introducidas, qué reservas habían sido realizadas a través de la plataforma k\*\*\*\*.com. La plataforma es un intermediario de viajes, y le corresponde al transportista aéreo informarse de la identidad de las personas con las que contrata. En el caso de las direcciones de correo electrónico generadas automáticamente, esto no pasa desapercibido.

La **demandada** se opone a la pretensión de la demandante en cuanto al fondo y al importe de la misma, solicita que se desestime la demanda y alega que el vuelo no sufrió un retraso superior a 3 horas, sino solo de 29 minutos. Afirma que el adelanto del vuelo se comunicó por correo electrónico el 23 de mayo de 2018, sin que fuera posible una comunicación directa con los pasajeros, ya que sus datos de contacto no habían sido transmitidos a la demandada. Entiende que esta transmisión no estaba permitida por razones de protección de datos, y recuerda que no existía relación contractual alguna entre ella y k\*\*\*\*.com, de la cual niega que sea un mediador de viajes o una agencia de viajes. Alega que k\*\*\*\*.com lleva a cabo las reservas en los sistemas de la demandada en contra de la voluntad de esta, haciéndose pasar por pasajeros. La demandada no puede saber que es k\*\*\*\*.com quien recibe la confirmación de la reserva, las tarjetas de embarque y demás información por medio de la dirección de correo electrónico generada al efecto. Entiende que el uso de k\*\*\*\*.com le es imputable al pasajero. No se puede exigir a una compañía aérea que verifique la titularidad de las direcciones de correo electrónico que se le indican ni que emprenda medidas de investigación para averiguar la verdadera dirección de correo electrónico de cada pasajero.

El Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Distrito de Schwechat, Austria) desestimó las pretensiones de la demanda mediante la **sentencia** recurrida.

Dicho tribunal, además de los hechos incontrovertidos antes expuestos, declaró que la demandada no mantenía relación contractual alguna con la plataforma de reservas k\*\*\*\*.com y que k\*\*\*\*.com tampoco tenía acceso alguno al sistema

de reservas de la demandada. Estimó que la demandada podía saber, revisando cada reserva y, en particular, las direcciones de correo electrónico introducidas al efecto, si se trataba, como en el presente asunto, de una dirección muy probablemente generada de forma automática. Sin embargo, dado que el elevado número de reservas (unas 20 000 diarias) impide que un empleado las abra y revise una a una, la demandada, en principio, no puede diferenciar las reservas efectuadas por k\*\*\*\*\*.com de las que realizan los propios pasajeros. En su opinión, no se puede saber si existe la posibilidad técnica de averiguar, sin consultar cada una de ellas, si una reserva se ha realizado a través de k\*\*\*\*\*.com, y tampoco si la demandada tiene la capacidad técnica para evitar que k\*\*\*\*\*.com realice reservas o que se realicen a través de dicha plataforma. Si se producen modificaciones en los horarios de vuelo, se informa a los pasajeros, en primer lugar, por correo electrónico. Si esto no funciona, la demandada trata de establecer contacto por otra vía; por ejemplo, mediante el envío de SMS al número de teléfono indicado por el pasajero. Los días 23 y 29 de mayo de 2018, la demandada remitió información sobre el adelanto del vuelo a la dirección de correo electrónico generada automáticamente por k\*\*\*\*\*.com. Cada una de las comunicaciones fue notificada con éxito. La demandada consideró que había informado a los pasajeros del cambio de horario. El 10 de junio de 2018, el pasajero M\*\*\*\*\* O\*\*\*\*\* recibió en su dirección (habitual) de correo electrónico m\*\*\*\*\*.o\*\*\*\*\*@gmail.com un mensaje de tickets@k\*\*\*\*\*.com en que se le informaba del nuevo horario de salida a las 8.25, en lugar de a las 14.40. [omissis] El tribunal de primera instancia no hizo más apreciaciones, en particular sobre cuándo aterrizó el vuelo adelantado. Tampoco entró a valorar si los pasajeros sabían o debieron haber sabido que se les había asignado una dirección de correo electrónico generada de forma automática o si habían tenido alguna posibilidad de consultar la información que se había remitido a dicha dirección.

Contra dicha sentencia, la demandante interpuso **recurso de apelación** ante el órgano jurisdiccional remitente en el que solicitaba la modificación de la sentencia recurrida en el sentido de que se estimase la demanda. En particular, la demandante se remite a la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de mayo de 2017, Krijgsman (C-302/16, EU:C:2017:359), y alega que se debe garantizar la identificación de los pasajeros cuyo vuelo, finalmente cancelado, ha sido reservado por medio de un tercero. Entiende que al transportista aéreo le incumbe la carga de la prueba en lo que respecta a la información remitida y al hecho de no haber podido verificar si la dirección de correo electrónico le corresponde al pasajero.

La demandada solicita que se desestime el recurso de apelación. Entiende que no ha lugar a la aplicación de la sentencia de 11 de mayo de 2017, Krijgsman (C-302/16, EU:C:2017:359), con el argumento de que el transportista aéreo podía considerar que la dirección de correo electrónico facilitada correspondía efectivamente a los pasajeros. La demandada no sabía que la comunicación había sido enviada a una agencia de viajes. Resulta imputable a los pasajeros, y no al transportista aéreo, que en la operación de reserva se indicasen datos de contacto que no les pertenecían a estos.

Por último, en su **contestación al recurso de apelación** la demandada alega que el adelanto en varias horas del vuelo programado no se puede equiparar a una cancelación.

Corresponde al órgano jurisdiccional remitente, en calidad de **tribunal de apelación**, resolver en segunda y última instancia sobre las pretensiones de la demandante. A tal efecto, con arreglo a la legislación procesal nacional [*omissis*], debe limitarse a examinar cuestiones jurídicas. Debe comprobar si el adelanto del vuelo genera un derecho de compensación como sucede en caso de cancelación del vuelo (primera cuestión). A continuación, debe examinar si los pasajeros se deben considerar válidamente informados de la cancelación (segunda y tercera cuestión).

Se plantean las siguientes soluciones:

[a] Si no se ha producido una cancelación, no ha lugar al derecho a compensación por incumplimiento de una obligación del contrato. Por lo tanto, procederá anular la sentencia recurrida, y el tribunal de primera instancia deberá valorar los hechos no partiendo de una cancelación, sino del retraso alegado que no ha sido verificado.

[b] Si se trata de una cancelación y la comunicación por correo electrónico de 23 de mayo de 2018 constituye una notificación a los pasajeros de la cancelación del vuelo de 14 de junio de 2018, no ha lugar al derecho a compensación con arreglo al artículo 5, apartado 1, letra c), primer guion, del Reglamento n.º 261/2004. También en este caso procederá anular la sentencia recurrida, y el tribunal de primera instancia deberá valorar los hechos partiendo del retraso alegado que no ha sido verificado.

[c] Si las comunicaciones por correo electrónico de 23 y 29 de mayo de 2018 no constituyen una notificación de la cancelación del vuelo de 14 de junio de 2018 a los pasajeros, la comunicación a los pasajeros no se produjo hasta el 10 de junio de 2018 (mediante el correo electrónico de k\*\*\*\*\*.com). Dado que el transporte alternativo se produjo más de una hora antes de la hora de salida prevista y, por tanto, fuera del límite establecido en el artículo 5, apartado 1, letra c), tercer guion, del Reglamento n.º 261/2004, procederá modificar la sentencia recurrida y estimar la demanda.

Sobre las **cuestiones prejudiciales**:

Sobre la primera cuestión prejudicial:

El Reglamento n.º 261/2004 establece ciertos derechos en caso de denegación de embarque, cancelación o retraso. No se prevé el caso de adelanto del vuelo.

En el procedimiento de primera instancia, la demandante se refirió a una nota de prensa del Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Alemania; en lo sucesivo, «BGH») n.º 89/2015, X ZR 59/14. Aunque el BGH dictó su

sentencia de 9 de junio de 2015 basándose en el reconocimiento por parte del transportista aéreo y no incluyó en su resolución mayores consideraciones, en su nota de prensa dio a conocer la apreciación provisional de la Sala, según la cual un adelanto no insignificante del vuelo programado por parte del transportista aéreo puede generar un derecho a compensación en virtud del artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004. Asimismo, también se considera abandonada la programación inicial de los vuelos cuando un vuelo se adelanta varias horas.

Sin embargo, en su contestación a la demanda, la demandada se remite a una sentencia del Handelsgericht Wien (Tribunal de lo Mercantil de Viena, Austria) de 13 de noviembre de 2018, 1 R 285/18k [*omissis*] conforme a la cual no ha lugar a la aplicación por analogía de las reglas de la cancelación a un vacío normativo involuntario. En su opinión, el Reglamento no pretende regular el adelanto de los vuelos, sino la denegación de embarque a causa de un exceso de reservas. Cabe señalar que el Handelsgericht Wien (Tribunal de lo Mercantil de Viena) se basó en una resolución del Amtsgericht Hannover (Tribunal de lo Civil y Penal de Hannover, Alemania) [de 3 de diciembre de 2013], 561 C 3773/13. Esta sentencia era la que resolvía en primera instancia el asunto que finalmente dirimió el BGH mediante una sentencia de allanamiento.

El órgano jurisdiccional remitente se inclina por la solución adoptada por el BGH y considera que el adelanto de un vuelo constituye un abandono de la programación inicial de los vuelos y, por tanto, una cancelación.

Habida cuenta de las interpretaciones discrepantes de los tribunales de la Unión, el tribunal de apelación está facultado y obligado a remitir la petición de decisión prejudicial al Tribunal de Justicia. En los asuntos C-79/14 y C-345/19 se le plantearon ya al Tribunal de Justicia cuestiones similares, pero estos procedimientos acabaron siendo borrados del registro. Hay pendientes remisiones similares en los asuntos C-10/20 (Flightright) y C-188/20 (Azurair).

Sobre la segunda cuestión prejudicial:

A los efectos de determinar si los pasajeros fueron informados del adelanto del vuelo son pertinentes las siguientes disposiciones del Derecho nacional:

El artículo 862a del Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (Código Civil; en lo sucesivo, «ABGB») [*omissis*] [en su versión vigente, no modificada desde 1916], presenta el siguiente tenor:

«La aceptación se considerará formulada en tiempo oportuno cuando la declaración haya sido recibida por el solicitante dentro del plazo de confirmación. No obstante el retraso, se perfeccionará el contrato si el solicitante debió haber sabido que la declaración de aceptación fue remitida en plazo y no advirtió a la contraparte inmediatamente antes de su desistimiento.»

El artículo 12 de la E-Commerce-Gesetz (Ley de comercio electrónico; en lo sucesivo, «ECG»), *Bundesgesetzblatt* (en lo sucesivo, «BGBl») I n.º 152/2001, dispone lo siguiente:

«Las declaraciones contractuales electrónicas, otras declaraciones electrónicas jurídicamente relevantes y los acuses de recibo electrónicos se entenderán recibidos cuando, en circunstancias normales, la parte a la que se dirigen tenga la posibilidad de consultarlos. No se podrá renunciar a esta disposición en perjuicio del consumidor.»

Por lo que respecta a la recepción de declaraciones como la comunicación aquí controvertida del transportista aéreo en relación con los cambios en el horario de vuelo, la jurisprudencia nacional siempre ha aplicado el artículo 862a del ABGB, disposición que, para las declaraciones electrónicas, se complementa con el artículo 12 del ECG. Conforme a la voluntad documentada del legislador, esta disposición se corresponde con el artículo 11, apartado 1, segundo guion, de la Directiva sobre el comercio electrónico, pero va más allá que esta en el sentido de que la regla de recepción que la Directiva establece no se aplica solo a los pedidos (es decir, ofertas contractuales o declaraciones de aceptación) y acuses de recibo, sino también a todas las demás declaraciones electrónicas jurídicamente relevantes, y esto incluso cuando no exista ningún servicio de la sociedad de la información, como puede ser el simple intercambio de declaraciones por correo electrónico. Todas estas disposiciones establecen una ficción de recepción que, en esencia, entra en juego cuando la declaración puede ser consultada. En cambio, la información al pasajero con arreglo al artículo 5 del Reglamento n.º 261/2004 podría producirse solamente cuando el pasajero haya recibido la comunicación, tal como sugiere el artículo 5, apartados 1, letra c), guiones segundo y tercero, y 2, del Reglamento n.º 261/2004.

Por lo tanto, procede dilucidar si la recepción de la declaración relativa al adelanto del vuelo ha de apreciarse con arreglo a la legislación nacional sobre la recepción de los mensajes de correo electrónico o con arreglo a la Directiva sobre el comercio electrónico, o si solo es de aplicación el Reglamento n.º 261/2004. A favor de la aplicación de la Directiva sobre el comercio electrónico y de sus correspondientes transposiciones nacionales cabe aducir la necesidad de coordinar determinadas disposiciones nacionales para el buen funcionamiento del mercado interior (considerando 6). En este sentido apunta también la obligación que el artículo 14, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004 impone al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo de proporcionar, en caso de cancelación, a cada uno de los pasajeros afectados un impreso en el que se indiquen las normas en materia de compensación y asistencia con arreglo a dicho Reglamento. Asimismo, a favor de una interpretación diferente de la recepción de las declaraciones del transportista aéreo cabe aducir que los pasajeros que se hallan en un vuelo pueden no tener allí el mismo acceso a medios electrónicos que en sus hogares. Por lo tanto, el órgano jurisdiccional remitente considera que la cuestión de la información al pasajero en caso de cancelación debe resolverse atendiendo exclusivamente al artículo 5 del Reglamento n.º 261/2004.

El órgano jurisdiccional remitente no tiene conocimiento de que el Tribunal de Justicia haya dilucidado ya esta cuestión en su jurisprudencia.

Sobre la tercera cuestión prejudicial:

Por lo que respecta a la cuestión de la información o de la recepción en el presente asunto, es preciso efectuar, ante todo, una comparación con la sentencia del Tribunal de Justicia de 11 de mayo de 2017, *Krijgsman* (C-302/16, EU:C:2017:359). En ella el Tribunal de Justicia declara, entre otros, que el artículo 13 del Reglamento n.º 261/2004 especifica concretamente que este 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 (apartado 30 de la sentencia). De ser determinante esta circunstancia, la sentencia *Krijgsman* no sería aplicable al presente asunto. En efecto, es pacífico que entre la plataforma de reservas y el transportista aéreo no existe relación contractual alguna, y esta solamente existe entre la plataforma de reservas y uno de los dos pasajeros. Por lo tanto, podría plantearse que, al contrario que en la sentencia *Krijgsman*, no ha lugar en este caso al derecho a compensación, y al pasajero le quedaría solamente la posibilidad de reclamar el reembolso a la plataforma de reservas.

Conforme a un comentario austriaco al artículo 12 de la ECG, en principio ha de considerarse que las cuentas de correo electrónico estandarizadas no proporcionan acceso alguno. Quien realmente sepa o deba saber que dispone de una cuenta de este tipo y no haga nada en contra (por ejemplo, bloqueo o reenvío), debe asumir el contenido de los mensajes que allí se alojen, siempre que en el concepto hagan referencia al asunto de que se trate. Por lo tanto, también las correspondientes declaraciones se tienen por hechas, aun sin conocimiento del destinatario [*omissis*]. Dado que en todo el procedimiento no se ha indicado que el pasajero tuviese conocimiento, o hubiese debido tenerlo, de la cuenta de correo electrónico generada automáticamente, no se puede considerar que los mensajes enviados a ella le hubiesen llegado.

Asimismo, el órgano jurisdiccional remitente considera que la información transmitida a la plataforma de reservas en principio se reenvía al pasajero, y solo la información aquí controvertida, relativa al adelanto del vuelo, se reenvió con retraso. El pasajero había comunicado a la plataforma de reservas la dirección de correo electrónico correcta y no sabía que esta no le había sido indicada al transportista aéreo. Con un considerable esfuerzo, el transportista aéreo podría haber sabido que se trataba de una dirección de correo electrónico generada automáticamente, pero, aun sabiéndolo, no tenía por qué concluir que los mensajes enviados a tal dirección no le iban a llegar al pasajero o lo iban a hacer con retraso. Dado que el artículo 5, apartado 4, del Reglamento n.º 261/2004 impone al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo la carga de la prueba de haber informado al pasajero de la cancelación del vuelo y de cuándo lo ha hecho, el órgano jurisdiccional remitente estima que en una situación en que no

cabe reprochar ni al pasajero ni al transportista aéreo haber utilizado la dirección de correo electrónico generada automáticamente, en caso de duda ha de considerarse que el transportista aéreo no ha cumplido con su obligación de informar al pasajero del adelanto del vuelo.

Puesto que esta cuestión no ha sido aclarada aún por la jurisprudencia del Tribunal de Justicia (según los conocimientos del órgano jurisdiccional remitente), resulta obligatoria la remisión.

[*omissis*]

Landesgericht Korneuburg [*omissis*]

Korneuburg, a 26 de mayo de 2020

[*omissis*]

DOCUMENTO DE TRABAJO