

Asunto C-414/19

Procedimiento prejudicial

Fecha de presentación:

28 de mayo de 2019

Órgano jurisdiccional remitente:

Amtsgericht Erding (Tribunal de lo Civil y Penal de Erding,
Alemania)

Fecha de la resolución de remisión:

22 de mayo de 2019

Partes demandantes:

E. M.

M. S.

Parte demandada:

Eurowings GmbH

Amtsgericht Erding

[*omissis*]

En el litigio entre

- 1) **E.M.**
– parte demandante -
- 2) **M.S.**
– parte demandante -

[*omissis*]

y

Eurowings GmbH [*omissis*]

– parte demandada –

[*omissis*]

sobre reclamación de cantidad,

el Amtsgericht Erding (Tribunal de lo Civil y Penal de Erding) [*omissis*], tras la vista del 3 de mayo de 2019, dicta, el 22 de mayo de 2019, la siguiente

Resolución

I. Se suspende el procedimiento.

II. Se plantea al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de conformidad con el artículo 267 TFUE, la siguiente cuestión prejudicial sobre la interpretación del Derecho de la Unión:

¿A la hora de determinar la distancia, a los efectos del artículo 7, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 261/2004, en caso de una conexión aérea integrada por varios tramos, deben considerarse también los vuelos previos que no se vieron afectados por la incidencia producida en un vuelo de conexión?

Motivos:

I.

1. Los demandantes tenían una única reserva confirmada para una conexión aérea de la demandada para el 28 de mayo de 2018. Dicha conexión constaba de dos tramos. El primer vuelo, EW171 de Cancún (CUN) a Colonia-Bonn (CGN), debía llegar a Colonia-Bonn a las 17.35 horas. El vuelo de conexión EW 86 debía despegar de Colonia-Bonn a las 18.50 horas y llegar a Múnich (MUC) a las 20.00 horas.
2. El vuelo EW 171 llevó a los demandantes a Colonia-Bonn según lo previsto, pero el vuelo EW 86 fue cancelado.
3. La distancia entre Cancún y Múnich es de 8 912,13 km. La distancia entre Colonia-Bonn y Múnich es de 455,99 km.
4. La demandada pagó a los demandantes sendas compensaciones por importe de 250,00 euros con arreglo a los artículos 5 y 7 del Reglamento n.º 261/2004. Cada uno de los demandantes reclama otros 350,00 euros.

II.

5. La demandada calculó la compensación atendiendo al tramo afectado por la cancelación, de Colonia-Bonn a Múnich. Los demandantes opinan que debe

tenerse en cuenta el vuelo de Cancún a Colonia-Bonn, que no se vio afectado por la cancelación.

6. Por tanto, para el órgano jurisdiccional remitente, es decisivo establecer cuál es el lugar de origen a partir del cual debe determinarse la distancia conforme al artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004.
7. Con arreglo al artículo 7, apartado 1, del Reglamento, la distancia se determinará tomando como base el último destino al que el pasajero llegará con retraso en relación con la hora prevista debido a la denegación de embarque o a la cancelación. Ello implica que se incluyen en la distancia los vuelos de conexión, incluso cuando estos no han sido cancelados, por ejemplo cuando no fue posible tomarlos por la cancelación del vuelo previo. El Reglamento n.º 261/2004 no contiene una regulación similar para el primer lugar de salida y los vuelos previos.
8. Se trata de una cuestión que no ha sido aclarada aún por el Tribunal de Justicia.
9. En el asunto C-559/16 (sentencia de 7 de septiembre de 2017, Bossen y otros), la Sala Octava del Tribunal de Justicia declaró que el concepto de «distancia» se refiere, en el caso de conexiones aéreas con correspondencias, únicamente a la distancia entre el lugar del primer despegue y el destino final, con independencia del trayecto de vuelo efectivamente recorrido. Sin embargo, en dicho asunto, la situación de partida era diferente a la del presente. En aquel asunto, fue el primero de dos vuelos el que se retrasó, de modo que la incidencia afectó a ambos tramos. Por tanto, conforme a la petición de decisión prejudicial, había que resolver si lo decisivo es directamente la distancia entre el lugar de salida del primer vuelo y el lugar de llegada. Pero no se aclaró cuál era el lugar de salida que debía tomarse en consideración. Esta decisión fue fundamentada en esencia en el principio de igualdad de trato y en las típicas molestias que se generan.
10. En el asunto C-537/17 (sentencia de 31 de mayo de 2018, Wegener) la Sala Octava sentenció que una operación de transporte constituye un «vuelo» en el sentido del artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 261/2004, aunque se produzca una escala con cambio de aeronave. Asimismo, la motivación de la sentencia indica que una operación de transporte como la descrita también puede estar integrada por varios vuelos. Ni la sentencia ni la petición de decisión prejudicial del Landgericht Berlin (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Berlín, Alemania) hacen referencia a la cuantía de la compensación. El Landgericht Berlín pidió expresamente una interpretación del artículo 3, apartado 1, del Reglamento, relativo al ámbito de aplicación.
11. Por tanto, según las decisiones del Tribunal de Justicia recaídas en otros contextos, no procedía tomar en consideración las escalas o las conexiones con otros vuelos. En ambas decisiones, se destaca que el fundamento del derecho a compensación se encuentra en el tiempo perdido y en las molestias inherentes a dicha pérdida. Esto es acorde con la jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia (p. ej., [omissis] [sentencia de 23 de octubre de 2012, Nelson y otros,

C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657]). Ahora bien, las diferencias sustanciales en los hechos exigen un análisis específico. Una petición de decisión prejudicial del Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de lo Civil y Penal de Düsseldorf, Alemania), en el asunto C-368/17, que también abarcaba la presente cuestión, fue archivada, haciéndolo constar en el registro, como también una petición del Landgericht Hamburg (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Hamburgo, Alemania) (C-557/18).

III.

12. La respuesta de los tribunales nacionales a dicha cuestión jurídica no ha sido uniforme.
13. [exposición de la jurisprudencia nacional] [*omissis*] [*omissis*]
14. Hay unanimidad en que lo decisivo es el destino final del pasajero, pues es lo que resulta expresamente del artículo 7, apartado 1, del Reglamento. Sin embargo, el artículo 7 no precisa a qué lugar de salida hay que atender. Por regla general, y de conformidad con la jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia, los tribunales nacionales tienen en cuenta, en el marco de las citadas decisiones, las molestias causadas y al principio de igualdad de trato.

IV.

15. En opinión del órgano jurisdiccional remitente, el principio de igualdad de trato y de una compensación adecuada de las molestias se oponen a sumar a la distancia del vuelo con incidencia la distancia de los vuelos realizados sin incidencias.
16. Las molestias en caso de un vuelo cancelado consisten principalmente en la necesidad de organizar un transporte alternativo, con la correspondiente pérdida de tiempo que sufre el pasajero y la alteración de su plan de viaje. Normalmente, tales molestias son mayores cuando hay que realizar un trayecto de larga distancia. Por regla general, en los trayectos más cortos dentro de Europa, podrá recurrirse a mayor número de conexiones, incluso con otros medios de transporte. En ese caso, podrá organizarse más fácilmente un transporte alternativo, y el «margen de maniobra» disponible será mayor ([*omissis*] [sentencia de 23 de octubre de 2012, Nelson y otros, C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657, apartado 35]). Esta es la razón por la que, conforme al artículo 7, apartado 2, cuando la distancia es menor, mayores son los requisitos exigidos respecto del transporte alternativo para minorar el importe de la compensación. Esta diferencia entra en juego en los vuelos cancelados en mayor medida que en los retrasos. No obstante, habida cuenta de que la cancelación (junto con la denegación de embarque) es el supuesto originario para la aplicación del Reglamento, parece lógico comenzar con la interpretación de este referida al supuesto de cancelación.

17. Al instaurar el Reglamento un régimen general para el abono de una compensación a tanto alzado, es necesaria una interpretación que garantice la igualdad de trato más allá del presente caso concreto. De conformidad con el artículo 7 del Reglamento, procede atender para ello a las consecuencias ocasionadas en el destino final [*omissis*]. Esto significa que los pasajeros de un vuelo cancelado que sufren las mismas molestias, con un mismo destino final y debido a la misma incidencia, han de ser resarcidos con un mismo importe de indemnización. Según el órgano jurisdiccional remitente, no parece justificado que se conceda a los demandantes, por la cancelación del vuelo EW 86, una compensación superior a la de otros pasajeros de dicho vuelo con el mismo destino. En cambio, diferenciar entre pasajeros que hayan reservado un vuelo directo y los pasajeros que hayan reservado un vuelo con conexiones puede justificarse por el hecho de que las molestias, normalmente, serán distintas.
18. Ha de añadirse, por otra parte, que, en comparación con pasajeros que, debido a una incidencia en el primer tramo, ya no pudieron efectuar el segundo tramo como tenían previsto, en el supuesto frecuente de que el transporte sea realizado por varias compañías es posible imputar a una de las compañías la incidencia que afectó al conjunto del trayecto. En ese sentido, el artículo 7 prevé que la distancia pertinente debe incluir los vuelos hacia aquellos destinos finales a los que no se llegó según lo previsto «debido a» la cancelación. En este caso, la incidencia no se puede imputar al primer tramo ni el margen de maniobra estuvo restringido durante ese primer tramo. De acuerdo con el equilibrio entre los intereses de los pasajeros aéreos y los de los transportistas que persigue el Reglamento ([*omissis*] [sentencia de 23 de octubre de 2012, Nelson y otros, C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657, apartados 39 y 76 y ss.]) no es procedente tomar en consideración el primer vuelo, que se realizó conforme al horario previsto.

[*omissis*]

[*omissis*]