

Asunto C-918/19

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

16 de diciembre de 2019

Órgano jurisdiccional remitente:

Landgericht Hamburg (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Hamburgo, Alemania)

Fecha de la resolución de remisión:

9 de diciembre de 2019

Demandante y recurrente en apelación:

GDVI Verbraucherhilfe GmbH

Demandada y recurrida en apelación:

Swiss International Air Lines AG

Landgericht Hamburg (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Hamburgo, Alemania)

[*omissis*]

Resolución

En el litigio entre

GDVI Verbraucherhilfe GmbH, [*omissis*] 90402 Núremberg, Alemania.

— **demandante y recurrente en apelación** —

[*omissis*]

y

SWISS International Air Lines AG, [*omissis*] 4052 Basilea, Suiza.

— **demandada y recurrida en apelación** —

[*omissis*]

el Landgericht Hamburg (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Hamburgo) [*omissis*] ha resuelto el 9 de diciembre de 2019:

- I. Suspender el procedimiento.
- II. Plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, con arreglo al artículo 267 TFUE, las siguientes cuestiones prejudiciales relativas a la interpretación 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), y del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo de 21 de junio de 1999, en su versión dada por la Decisión n.º 2/2010 del Comité Mixto de Transporte Aéreo Comunidad/Suiza, de 26 de noviembre de 2010:
 1. ¿Debe interpretarse el Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo de 21 de junio de 1999, en su versión dada por la Decisión n.º 2/2010 del Comité Mixto de Transporte Aéreo Comunidad/Suiza, de 26 de noviembre de 2010, en el sentido de que 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, conforme a su artículo 3, apartado 1, letra [b)], se aplica también a los pasajeros que aterrizan en un aeropuerto de Suiza procedentes de un vuelo de un país tercero para seguidamente tomar un vuelo con destino a un Estado miembro?
 2. En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión: para los órganos jurisdiccionales de los Estados miembros, ¿tal aplicabilidad comprende también la jurisprudencia del Tribunal de Justicia según la cual los pasajeros de los vuelos que hayan sufrido un retraso pueden equipararse a los pasajeros de los vuelos cancelados a efectos de la aplicación del derecho a compensación (sentencia de 19 de noviembre de 2009, *Sturgeon y otros*, C-402/07 y C-432/07)?
 3. ¿Puede haber lugar al derecho a compensación en virtud del artículo 7 del Reglamento [n.º 261/2004] también cuando un pasajero, debido a un retraso relativamente leve en la llegada, ha perdido un vuelo de conexión directa, a consecuencia de lo cual ha llegado al destino final con un retraso superior a tres horas, si bien uno y otro vuelo fueron efectuados por diferentes transportistas aéreos y la reserva fue confirmada por un operador turístico que combinó los vuelos para sus clientes?

Fundamentos

1. A. La demandante reclama a la demandada, en virtud de una cesión de derechos, el pago de determinadas compensaciones por pasajero, cada una por importe de 600 euros, con arreglo al 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; en lo sucesivo, «Reglamento» o «Reglamento sobre derechos de los pasajeros»). Atendiendo al resultado preliminar de la prueba practicada, la demandante tiene legitimación activa.
2. Los dos cedentes reservaron a través de un operador turístico unos vuelos desde Bangkok Suvarnabhumi Intl a Hamburgo con escala en Zúrich el 14 de mayo de 2016. El vuelo de Bangkok a Zúrich, efectuado por la demandada, debía aterrizar en Zúrich a las 19.30. A continuación, a las 20.20 los cedentes debían volar a Hamburgo con la compañía aérea Eurowings. Es incontrovertido que el vuelo no aterrizó en Zúrich hasta las 20.20. Atendiendo al resultado preliminar de la prueba practicada, los cedentes perdieron el vuelo de conexión a Hamburgo y llegaron a esta ciudad a las 10.30 del día siguiente, es decir, con un retraso de 12 horas y 45 minutos. La demandada, que está domiciliada en la Confederación Suiza, cambió la reserva de los cedentes a un vuelo al día siguiente, los atendió en Zúrich y los alojó en un hotel.
3. El Amtsgericht (Tribunal de lo Civil y Penal, Alemania) desestimó la demanda. Con su recurso de apelación, la demandante insiste en las pretensiones de su demanda. La demandada se opone al recurso.
4. B. Para resolver el recurso de apelación es necesario que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea responda a las tres cuestiones prejudiciales.
5. El Amtsgericht (Tribunal de lo Civil y Penal) ha apreciado que la jurisprudencia del Tribunal de Justicia relativa a la equiparación de los retrasos con las cancelaciones (sentencia de 19 de noviembre de 2009, C-402/07 y C-432/07) no es aplicable a la Confederación Suiza, pues dicha jurisprudencia no se limita a interpretar el Reglamento sino que crea un nuevo supuesto de hecho.
6. Por lo tanto, la estimación del recurso de apelación depende de la aplicabilidad del Reglamento sobre derechos de los pasajeros y de la interpretación de su artículo 7.
7. I. La aplicabilidad del Reglamento sobre derechos de los pasajeros depende de la interpretación del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo de 21 de junio de 1999, en su versión dada por la Decisión n.º 2/2010 del Comité Mixto de Transporte Aéreo Comunidad/Suiza, de 26 de noviembre de 2010 (en lo sucesivo, «Acuerdo sobre el transporte aéreo»).

8. 1. La competencia internacional de los tribunales alemanes resulta del lugar de ejecución de la prestación principal del contrato relativo al vuelo.
9. a) Los tribunales alemanes son competentes de conformidad con el artículo 5, punto 1, letra b), segundo guion, del Convenio relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, de 30 de octubre de 2007 (en lo sucesivo, «Convenio de Lugano»), que entró en vigor en Suiza el 1 de enero de 2011 (Diario federal suizo 2010, 5609).
10. b) En el caso de un viaje en avión, también el lugar de llegada es el lugar de ejecución de la prestación característica determinante a los efectos del artículo 5, punto 1, del Convenio de Lugano. En ese sentido, en el presente caso es decisivo el lugar de llegada del último vuelo, ya que la conexión área fue planificada sin una estancia significativa en el aeropuerto de escala (véanse detalles acerca del supuesto inverso, referido al lugar de origen, en: Bundesgerichtshof [Tribunal Supremo de lo Civil y Penal; en lo sucesivo, «BGH»], petición de decisión prejudicial de 9 de abril de 2013 [*omissis*], [C-259/13], apartados 9 y ss).
11. 2. El derecho de la demandante a la compensación depende de si el Reglamento sobre derechos de los pasajeros es aplicable al vuelo que la demandada efectuó de Bangkok a Zúrich.
12. a) Ni el lugar de salida ni el de llegada de este vuelo se encuentran en un Estado miembro de la Unión Europea. La demandada tampoco es un transportista aéreo de la Unión Europea. Sin embargo, según el Acuerdo sobre el transporte aéreo y la Decisión n.º 1/2006 del Comité Mixto de Transporte Aéreo Comunidad/Suiza establecido por dicho Acuerdo (DO 2006, L298, p. 23), así como según la Decisión ulterior n.º 2/2010 (DO 2010, L347, p. 54, Diario suizo AS 2011, 205), desde el 1 de diciembre de 2006 el Reglamento sobre derechos de los pasajeros también es aplicable en el territorio suizo. En ambas Decisiones se cita el Reglamento sobre derechos de los pasajeros como parte integrante del anexo al Acuerdo de 21 de junio de 1999. Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 2 del Acuerdo, las disposiciones del anexo se aplicarán en la medida en que se refieran al transporte aéreo o a cuestiones directamente relacionadas con el mismo, según lo establecido en el anexo del Acuerdo.
13. b) Sin embargo, aún no se ha determinado si esta aplicación también comprende los casos en los que el vuelo sale de un tercer país, tiene su destino en Suiza y es efectuado por una compañía aérea suiza.
14. c) [El órgano jurisdiccional remitente] se inclina por considerar, como lo hizo el BGH en el caso inverso en que un vuelo partió del territorio suizo y tenía su destino en un tercer país, que esos vuelos también están incluidos. El BGH expuso lo siguiente al respecto (BGH, petición de decisión prejudicial de 9 de abril de 2013 [*omissis*] apartados 23 y 24):
15. «De conformidad con la nueva redacción del anexo al Acuerdo [de] transporte aéreo dada por la Decisión n.º 2/2010 del Comité Mixto de Transporte Aéreo, en

el segundo inciso se establece que la referencia hecha a los Estados miembros de la Comunidad Europea o de la Unión Europea en relación con los actos jurídicos enumerados en el anexo deberá ser entendida, a los fines del Acuerdo, como también hecha a Suiza. En consecuencia, cabría interpretar el artículo 3, apartado 1, del Reglamento sobre derechos de los pasajeros en el sentido de que, para fundamentar pretensiones en dicho Reglamento, bastaría con que el lugar de salida o de destino de un vuelo, cuando el domicilio del transportista aéreo se encontrase en la Unión Europea o en Suiza, se encontrase en Suiza.

16. Esta interpretación del [Acuerdo de transporte aéreo] y su anexo no solo se correspondería con su letra, sino también con el objetivo señalado en el preámbulo del Acuerdo, en el sentido de equiparar las legislaciones europeas sobre el transporte aéreo, incluida la suiza. De acuerdo con esta interpretación, los transportistas aéreos suizos podrían y deberían operar en las mismas condiciones que las compañías de los Estados miembros de la Unión Europea. Los consumidores y clientes de transportistas aéreos deberían poder gozar en Suiza de los mismos niveles de calidad y, consecuentemente, tener la posibilidad de hacer valer en Suiza los mismos derechos frente a estas compañías que en los Estados miembros de la Unión Europea. Por su parte, los transportistas aéreos deberían estar sometidos a las mismas normas de competencia. Lo anterior sería difícilmente compatible con el hecho de que el Reglamento sobre derechos de los pasajeros solo fuese aplicable a aquellos pasajeros que iniciasen un vuelo en Suiza con destino a un aeropuerto de un Estado miembro de la Unión Europea, dado que, con arreglo al artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento, este también es aplicable a aquellos pasajeros que partan de un aeropuerto de la Unión Europea hacia un tercer país.»
17. Además, al igual que en el presente litigio, a menudo existe una estrecha conexión con la Unión Europea. En el presente caso, los cedentes querían tomar un vuelo de conexión a la Unión Europea (en concreto, a Hamburgo) inmediatamente después del vuelo retrasado. El propio Reglamento vincula varios vuelos de tal manera que atiende al destino final, en particular a los efectos de calcular el montante de la compensación en virtud del artículo 7 del Reglamento sobre derechos de los pasajeros, que es decisivo para este litigio. Si en estos casos el ámbito de aplicación del Reglamento se limitara únicamente a los vuelos desde Suiza a la Unión Europea (como una parte de la doctrina suiza defiende), involuntariamente se produciría una desigualdad de trato de los pasajeros en función de si posteriormente toman un vuelo de conexión directa hacia un Estado miembro (véase una exposición más detallada acerca de este argumento: BGH, petición de decisión prejudicial de 9 de abril de 2013 [omissis] apartados 28 y 29).
18. II. El derecho de la demandante a la compensación depende también de si, en caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión prejudicial, la aplicabilidad del Reglamento abarca también la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, según la cual los pasajeros de vuelos con retraso, a los efectos de la aplicación del derecho a compensación, pueden ser equiparados a los pasajeros de

vuelos cancelados, si llegan a su destino final no antes de tres horas después de la hora de llegada prevista inicialmente por el transportista aéreo.

19. 1. La respuesta a esta pregunta es negativa según una parte de la jurisprudencia alemana [*omissis*], postura a la que se adhiere la demandada. A tenor del artículo 1, apartado 2, del Acuerdo de transporte aéreo, las sentencias y decisiones adoptadas después de la fecha límite del 2 de junio de 1999 deben ser comunicadas a la Confederación Suiza para su reconocimiento por esta y su aprobación por el Comité Mixto. No se procedió de ese modo con la sentencia del Tribunal de Justicia de 19 de noviembre de 2009 en los asuntos C-402/07 y C-432/07 ni con las sentencias posteriores. Los tribunales citados en lo que antecede concluyen a partir ahí que en los casos en los que una compañía aérea suiza sea la demandada, no pueden invocar esta jurisprudencia para fundamentar una pretensión, sino que solo pueden atender al texto del Reglamento. Consideran que la aplicación de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, que en cualquier caso se fundamenta en una analogía con respecto a los derechos consagrados legalmente, constituiría una injerencia grave en la soberanía nacional de la Confederación Suiza [*omissis*].
20. 2. El órgano jurisdiccional remitente se inclina por una postura más matizada. Entendemos así que efectivamente la jurisprudencia citada del Tribunal de Justicia sobre el denominado «gran retraso» no será vinculante para los tribunales suizos [*omissis*]. Pero el órgano jurisdiccional remitente no es un tribunal suizo, sino un tribunal de un Estado miembro y, por lo tanto, si el Reglamento es aplicable a los transportistas aéreos suizos, está obligado por la jurisprudencia recaída en relación con dicho Reglamento. De lo contrario, los órganos jurisdiccionales de los Estados miembros se verían obligados a aplicar el mismo Reglamento de un modo diferente a situaciones que por lo demás son comparables, en función de si el demandado es un transportista aéreo establecido en la Confederación Suiza o uno establecido en la Unión Europea. Pues bien, ello sería contrario al segundo inciso del anexo, en su nueva redacción resultante de la Decisión n.º 2/2010 del Comité Mixto de Transporte Aéreo, según el cual una referencia hecha en el Reglamento a los Estados miembros de la Unión Europea deberá ser entendida como también hecha a Suiza.
21. III. En última instancia, el derecho a compensación depende de una interpretación del artículo 7 del Reglamento sobre derechos de los pasajeros, en concreto si este derecho también existe en caso de que los vuelos hayan sido combinados por un operador turístico y efectuados por diferentes transportistas aéreos.
22. 1. No se excluye el derecho a compensación de la demandante por el hecho de que ambos vuelos despegaran a la hora prevista y que solo el primero de ellos sufriera un retraso de menos de tres horas.
23. Es cierto que los vuelos Bangkok-Zúrich y Zúrich-Hamburgo son dos vuelos separados en el sentido del Reglamento (véase en detalle: BGH, petición de decisión prejudicial de 19 de julio de 2016 [*omissis*] apartado 17). Sin embargo,

cuando los vuelos separados constituyen una conexión directa y el retraso del primer vuelo, como en el presente caso, hace que los pasajeros aéreos pierdan el vuelo de conexión, esto también puede dar lugar a un derecho a compensación. Según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia (sentencia de 19 de noviembre de 2009 — C-407/07 y C-432/07, Rec. 2009 p. 1-10923, [omissis] apartados 40 y ss. — Sturgeon y otros; sentencia de 23 de octubre de 2012 — C-581/10 y C-629/10, [omissis] apartados 28 y ss. — Nelson y otros) y del BGH ([omissis] petición de decisión prejudicial de 19 de julio de 2016 — [omissis] [C-479/16], apartado 14), esto requiere que se produjera una pérdida de tiempo de más de tres horas en el destino final, en el sentido del artículo 2, letra h), del Reglamento. Ese derecho no requiere que se haya producido un retraso en la salida en el sentido del artículo 6, apartado 1, letras a) a c), del Reglamento (sentencia del Tribunal de Justicia de 26 de febrero de 2013 — C-11/11, [omissis] apartado 37 — Folkerts).

24. Esto se cumple en el presente caso; en particular, solo estaba prevista una breve escala en Zúrich entre los dos vuelos.
25. 2. Sin embargo, en el presente caso, la demandada no combinó ella misma los vuelos y solamente efectuó el primero de estos vuelos, el retrasado. Fue un operador turístico quien combinó los vuelos.
26. Un caso similar se presentó al BGH en el marco de un recurso de casación [omissis] contra una sentencia del Landesgericht Hamburg (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Hamburgo) [omissis]. El BGH suspendió el procedimiento y planteó al Tribunal de Justicia una cuestión relativa a la interpretación del Reglamento sobre derechos de los pasajeros con un tenor esencialmente idéntico a la aquí planteada. Sin embargo, el BGH retiró la cuestión prejudicial cuando la parte demandada en el asunto del cual conocía se allanó a la pretensión de la demanda. El BGH (petición de decisión prejudicial de 19 de julio de 2016 [omissis] [C-479/16], apartados 27 y ss.) señaló a este respecto:
 27. «d) Del sentido y la finalidad del artículo 7 del Reglamento sobre derechos de los pasajeros podría deducirse que solo existe el derecho a la compensación cuando el transportista aéreo causante del retraso en el destino final ha aprobado la combinación de los vuelos sucesivos mediante la expedición o autorización de una confirmación de la reserva. Pero esta cuestión no ha sido aclarada de forma concluyente por la jurisprudencia del Tribunal de Justicia.
 28. aa) De la jurisprudencia del Tribunal de Justicia se deduce que el derecho a la compensación puede existir en todo caso cuando se reservan varios vuelos sucesivos con el transportista aéreo al que se reclama el pago de la compensación.
 29. En las resoluciones en las que el derecho a compensación se derivaba de una llegada con retraso al destino de un vuelo con conexión directa, los vuelos sucesivos habían sido reservados con el transportista aéreo demandado en el correspondiente procedimiento principal (Tribunal de Justicia, [omissis] apartado 18 — Folkerts [omissis]; auto de 4 de octubre de 2012 — C-321/11, [omissis]

apartados 10, 34 — Rodriguez Cachafeiro y otros). Otras resoluciones del Tribunal de Justicia en las que el concepto de «vuelo» en el sentido del [Reglamento] era pertinente versan también sobre casos en los que el pasajero había reservado todos los vuelos relevantes con el transportista aéreo al que posteriormente reclamó la compensación (véase Tribunal de Justicia [omissis] apartado 13 — Emirates Airlines; [omissis] apartado 11 — Sturgeon y otros; Tribunal de Justicia [omissis] apartado 15 — Nelson y otros).

30. bb) No sucede así en el presente asunto.
31. Según ha apreciado el tribunal de apelación, los dos vuelos fueron efectuados por transportistas aéreos diferentes, y la reserva no se realizó con uno de esos transportistas, sino con un operador turístico, el cual expidió también la confirmación de reserva que se ha aportado. A falta de la correspondiente constatación, no puede presumirse que la propia demandada expidiese o autorizase un billete para ambos vuelos.
32. cc) Del Reglamento sobre derechos de los pasajeros y de la jurisprudencia citada del Tribunal de Justicia no se pueden extraer conclusiones suficientemente seguras para el presente asunto.
33. Con arreglo al artículo 3, apartado 2, letra a), del [Reglamento], este solo es aplicable si el pasajero dispone de una reserva confirmada en el vuelo de que se trate. De conformidad con el artículo 2, letra g), del referido Reglamento, ello requiere que la reserva haya sido aceptada y registrada por el transportista aéreo o por el operador turístico. Esto último puede ocurrir en el caso de un billete en el sentido del artículo 2, letra f), del [Reglamento], emitido o autorizado por el transportista aéreo o por su intermediario autorizado, o en el caso de otro justificante.
34. De dicha disposición se deduce fuera de toda duda que un pasajero también puede tener derecho a la compensación frente al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo si este, pese a no haber intervenido en la reserva concreta ni en su confirmación, ha concedido a un intermediario o a un operador turístico la posibilidad de recibir y confirmar tales reservas. En esos casos, el transportista aéreo debe asumir como una declaración propia la confirmación de la reserva realizada por el intermediario u operador turístico.
35. Pero no está claro si de ahí se puede deducir que el transportista aéreo deba asumir la confirmación de la reserva de un intermediario u operador turístico también cuando dicha reserva incluya otro vuelo efectuado por un transportista aéreo diferente. Respecto a este último vuelo, el intermediario u operador turístico actúa esencialmente en nombre del transportista aéreo que lo efectúa. Por lo tanto, desde el punto de vista del transportista aéreo interviniente, la situación es similar a cuando el propio pasajero realiza diversas reservas separadas con distintos transportistas aéreos para vuelos sucesivos. En este último supuesto, la Comisión considera en todo caso, en sus directrices para la interpretación del [Reglamento],

que no existe derecho a compensación [Directrices de la Comisión de 10 de junio de 2016, C(2016) 3502 final, p. 18, apartado 4 d A ii].

36. dd) En opinión de esta Sala, no obstante, hay motivos para entender que se puede reconocer el derecho a compensación también cuando un operador turístico ha emitido la confirmación de la reserva para vuelos sucesivos.
37. 1) En principio, el Reglamento n.º 261/2004 dispone las mismas consecuencias jurídicas para las distintas formas de confirmación de la reserva. Además, en el considerando 5 se subraya que la protección se debe extender también a los pasajeros de viajes combinados. Por otro lado, la responsabilidad por los vuelos combinados por un operador turístico sería conforme con el objetivo definido en los considerandos 1 a 4 en el sentido de garantizar un alto nivel de protección para los pasajeros y de tener en cuenta las exigencias de la protección de los consumidores, así como el principio que de ahí deduce el Tribunal de Justicia de que las disposiciones del Reglamento que conceden derechos a los pasajeros se han de interpretar en sentido amplio (véase la sentencia de 19 de noviembre de 2009, *Sturgeon y otros*, C-407/07 y C-432/07, EU:C:2008:713, apartado 45), mientras que los conceptos de toda disposición que constituya una excepción a un principio o, más específicamente, a disposiciones comunitarias de protección de los consumidores, en principio se han de interpretar restrictivamente (véase la sentencia de 22 de diciembre de 2008, *Wallentin-Hermann*, C-549/09, EU:C:2011:672, apartado 17).
38. 2) En opinión de esta Sala, el reconocimiento del derecho a compensación sería conforme también con la responsabilidad por las obligaciones de prestación asumidas con la confirmación de la reserva, aspecto destacado por el Tribunal de Justicia.
39. En caso de que un transportista aéreo con el que se reservan dos vuelos consecutivos deniegue el embarque en el segundo vuelo por considerar que el pasajero ya no puede alcanzarlo por retraso en el primer vuelo, el Tribunal de Justicia ya ha reconocido el derecho a compensación. A este respecto, considero que era determinante el hecho de que con la compensación se pretenden resarcir las molestias causadas por una pérdida de tiempo irreversible de tres horas o más, y que el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo debe asumir en todo caso dichas molestias si se constata que le son imputables, ya sea por ser el causante del retraso del primer vuelo, operado por él mismo, o por haber considerado erróneamente que los pasajeros afectados no podrían presentarse a tiempo para embarcar en el siguiente vuelo, o por haber vendido billetes para unos vuelos sucesivos en los que el tiempo disponible para tomar el siguiente vuelo era insuficiente (sentencia de 4 de octubre de 2012, *Rodríguez Cachafeiro y otros*, C-321/11, EU:C:2012:609, apartado 34).
40. En cualquier caso, desde el punto de vista del pasajero, a cuya protección se dirige la compensación, se produce una situación comparable cuando, pese a no emitir ni autorizar los billetes el propio transportista aéreo, concede a un operador turístico

la posibilidad de emitirlos y, a este respecto, también de combinar vuelos efectuados por distintos transportistas aéreos.

41. ee) No obstante, esta Sala se ve impedida para resolver esta cuestión por sí misma.
42. Si bien, por las razones expuestas, parece coherente aplicar al presente asunto, por analogía, los principios desarrollados por el Tribunal de Justicia, las resoluciones del mismo recaídas hasta la fecha no despejan todas las dudas».
43. C. Por lo tanto, en opinión de esta Sala, el recurso de apelación de la demandante no puede ser resuelto sin obtener respuesta a las cuestiones prejudiciales.

[*omissis*]