

Versión anonimizada

C-560/19 - 1.

Asunto C-560/19

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

23 de julio de 2019

Órgano jurisdiccional remitente:

Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Valencia (España)

Fecha de la resolución de remisión:

11 de julio de 2019

Parte demandante:

GT

Parte demandada:

Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.

Inscrito en el registro del Tribunal de Justicia con el número <u>1123034</u>
Luxemburgo, el <u>24. 07. 2019</u>
Fax/E-mail: _____
Presentado el: <u>23.07.19</u>

El Secretario.
por orden
Leticia Carrasco Marco
Administradora

[OMISSIS] [identificación del litigio y de las partes]

AUTO

[OMISSIS] [identificación del juez remitente]

Lugar: VALENCIA

Fecha: once de julio de dos mil diecinueve

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- *Litigio principal en el que se plantea la cuestión prejudicial.*

Dña GT presentó demanda contra la compañía aérea Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A. en la que reclamaba el pago de la compensación económica de 600 euros prevista en el artículo 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 al haber sufrido un retraso de más de 24 horas en relación con la hora prevista de llegada al destino final. Reclamaba, también, una indemnización de 99[,]65 euros por los daños y perjuicios ocasionados como consecuencia del retraso al haber perdido una noche de hotel en destino, previamente reservada, que tuvo que pagar. **[OR 2]**

Los hechos que se plantean en la demanda son los siguientes:

1º).- La demandante contrató con Iberia —sociedad que tiene por objeto la realización de transporte de pasajeros con billetes que comercializa— el vuelo desde Alicante a Chicago, tal y como consta en el documento número tres de la demanda. El vuelo se hacía en dos tramos:

- El primer tramo era desde Alicante a Madrid el día 9 de septiembre de 2018 a las 09.40 horas y llegada a Madrid a las 10.50 horas. Este tramo era operado por la compañía aérea Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.

- El segundo tramo era desde Madrid a Chicago el mismo día, saliendo a las 11.55 horas y con llegada a destino a las 14.20 horas. Este tramo era operado por la compañía aérea Iberia.

2º).- El primero de los vuelo[s] (Alicante-Madrid) sufrió un retraso en su llegada a Madrid. La parte demandante manifiesta que fue de 1 hora. La parte demandada reconoce el retraso si bien considera que fue de 30 minutos.

3º).- Como consecuencia de este retraso, la pasajera perdió el vuelo de conexión con el segundo tramo.

4º).- La pasajera fue reubicada y llegó al destino final, Chicago, con más de 24 horas de retraso.

SEGUNDO.- Cuestión prejudicial

El presente procedimiento se encuentr[a] pendiente del dictado de sentencia [OMISSIS] [cuestiones procesales internas]. Este Juzgador, al plantearse el dictado de la sentencia, observa la necesidad del planteamiento de la cuestión prejudicial.

TERCERO.- Identificación de las partes y los intervinientes

Las partes en el litigio principal son Dña GT, **[OR 3]** [OMISSIS] [nombre del abogado] como parte demandante, y Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A., [OMISSIS] [nombre del abogado] como parte demandada.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- *Marco jurídico propio del Derecho de la Unión Europea.*

- 1.- El considerando 7 del Reglamento (CE) n.º 261/2004 [OMISSIS] señala que: «Para garantizar la aplicación eficaz del presente Reglamento, las obligaciones que éste impone deben incumbir al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, o que se proponga efectuarlo, con una aeronave propia, arrendada con o sin tripulación, o bajo cualquier otra modalidad».
- 2.- El artículo 2 del Reglamento [(CE) n.º] 261/2004 dispone que: «*a los efectos del presente Reglamento, se entenderá por: a) transportista aéreo, toda empresa de transporte aéreo que posea una licencia de explotación válida; b) transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, todo transportista aéreo que lleve a cabo o pretenda llevar a cabo un vuelo conforme a un contrato con un pasajero o en nombre de otra persona, jurídica o física, que tenga un contrato con dicho pasajero*».
- 3.- El artículo 2 del Reglamento [(CE) n.º] 261/2004 establece que se entiende por: «*destino final, el destino que figura en el billete presentado en el mostrador de facturación o, en caso de vuelos con conexión directa, el destino correspondiente al último vuelo; no se tomarán en consideración vuelos de conexión alternativos si se respeta la hora de llegada inicialmente programada*». [OR 4]

La sentencia Folkerts en el asunto C-11/11 de fecha de 26 de febrero de 2013 estableció que: «*[...] en caso de vuelos con conexión directa, a efectos de la compensación a tanto alzado prevista en el artículo 7 del Reglamento [(CE)] n.º 261/2004, únicamente importa el retraso constatado con respecto a la hora de llegada prevista al destino final, entendido como el destino del último vuelo que coge el pasajero de que se trata*».

- 4.- El artículo 3[,] apartado 5[,] del Reglamento [(CE) n.º] 261/2004 dispone que: «*El presente Reglamento será aplicable a cualquier transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que proporcione transporte a los pasajeros a los que se hace referencia en los apartados 1 y 2. Cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que no tenga contrato con el pasajero dé cumplimiento a obligaciones en virtud del presente Reglamento, se considerará que lo hace en nombre de la persona que tiene un contrato con el pasajero*».
- 5.- El artículo 5[,] apartado 1, letra c) del Reglamento [(CE) n.º] 261/2004 sienta que, en caso de cancelación de un vuelo, «*los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7, [...]*».
- 6.- El artículo 7, apartado 1 del Reglamento [(CE) n.º] 261/2004 regula la compensación económica diciendo que: «*Cuando se haga referencia al presente artículo, los pasajeros recibirán una compensación por valor de:*
 - a) 250 euros para vuelos de hasta 1500 kilómetros;

b) 400 euros para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1500 kilómetros y para todos los demás vuelos de entre 1500 y 3500 kilómetros;

c) 600 euros para todos los vuelos no comprendidos en a) o b).

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». [OR 5]

- 7.- La sentencia Sturgeon, en los asuntos acumulados C-402/07 y C-432/07, de fecha de 19 de noviembre de 2009 y la sentencia Nelson, en los acumulados C-581/10 y C-629/10, en fecha de 23 de octubre de 2012, equipararon el gran retraso en la hora de llegada con la cancelación del vuelo.
- 8.- La Directiva 90/314[/CEE del Consejo] establece, en su artículo 5, apartado 1, que los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que la responsabilidad respecto al consumidor por la buena ejecución de las obligaciones derivadas del contrato recaiga en el organizador y/o en el detallista que sean parte de dicho contrato, con independencia de que dichas obligaciones las deban ejecutar él mismo u otros prestadores de servicios, y ello sin perjuicio del derecho del organizador y/o del detallista a actuar contra esos otros prestadores de servicios.
- 9.- El artículo 13 del Reglamento [(CE) n.º] 261/2004 establece que: *«Cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo abone una compensación o dé cumplimiento a las demás obligaciones que le impone el presente Reglamento, no podrá interpretarse que las disposiciones de este último limitan su derecho a reclamar una compensación a cualquier otra persona, incluidos terceros, de conformidad con la legislación aplicable».*
- 10.- La comunicación de la Comisión de 15 de junio de 2016 establece, en su apartado 2.2.3, que: *«De conformidad con el artículo 3, apartado 5, está siempre sujeto a las obligaciones derivadas del presente Reglamento el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, y no en cambio otro que, por ejemplo, haya vendido el billete. El concepto de transportista aéreo se presenta en el séptimo considerando».*
- 11.- En la sentencia Bossen, en el asunto C-559/16, en fecha de 7 de septiembre de 2017, se señaló que las disposiciones del Reglamento [(CE) n.º 261/2004] *«prevén el derecho a compensación de los pasajeros sin diferenciar en función de que alcancen su destino final mediante un vuelo directo o mediante vuelos de conexión».*

SEGUNDO.- *Dudas que justifican el planteamiento de la cuestión prejudicial [OR 6]*

1.- Tal y como se ha señalado en el anterior fundamento de derecho, la normativa comunitaria parece indicar que el transportista encargado de efectuar un vuelo es

quien tiene la obligación de pagar la compensación económica prevista en el artículo 7 del Reglamento [(CE) n.º] 261/2004 con independencia de quien haya vendido el billete. Esto es, con independencia de quien sea el transportista contractual. Esta situación parece clara en el caso de que haya sido una agencia de viajes la que haya efectuado la venta del billete y, por tanto, quien haya realizado el contrato con el pasajero. Ahora bien, la duda surge cuando el que vende el billete es una compañía que se dedica al transporte aéreo de pasajeros pero no es quien opera el vuelo pues, fruto de las alianzas entre compañías aéreas, el vuelo se realiza efectivamente por otra compañía distinta. Esta situación es la que se produce en el litigio principal. En efecto, en el mismo, Iberia es quien vende el billete y es una sociedad que se dedica al transporte aéreo de pasajeros. Ahora bien, no es quien opera el vuelo de Alicante a Madrid pues este tramo del vuelo se realiza efectivamente por otra compañía, en este caso, por Air Nostrum en virtud de las alianzas que mantienen ambas compañías.

Por ello, surge la duda acerca de si la obligación del pago de la compensación del artículo 7 del Reglamento [(CE) n.º] 261/2004 incumbe única y exclusivamente a la compañía que opera el vuelo y, por ello, lo realiza efectivamente o si también se puede imponer a la compañía que no opera el vuelo pero es la sociedad con la que se contrata y que también se dedica a la realización de vuelos de pasajeros. O, lo que es lo mismo, si se puede entender comprendid[a] en el concepto de *«transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo»* a la sociedad que tiene por objeto el transporte aéreo de pasajeros, que vende el billete pero que no opera el vuelo, esto es, que no lo realiza efectivamente.

Por ello, la primera cuestión que se plantea es: en relación con el artículo 2 apartado b) y el artículo 3 apartado 5 del Reglamento [(CE) n.º] 261/2004, ¿se puede entender comprendid[a] en el concepto de *«transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo»* a una sociedad que tiene por objeto social el transporte aéreo de pasajeros y que vende el billete pero que no opera el vuelo, esto es, que no lo realiza efectivamente?

2.- En caso de respuesta negativa a la anterior [cuestión], se plantea la duda relativa a quién tiene que pagar la compensación cuando en un mismo [OR 7] vuelo han intervenido dos o más compañías aéreas en la realización efectiva del vuelo cuando éste tiene una conexión.

En efecto, como se ha expuesto, la doctrina del Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha previsto que el criterio determinante para la imposición del pago de la compensación económica es el retraso en más de tres horas en relación con la hora prevista de llegada en el destino final. Ello con independencia de que la causa del retraso se haya producido en un retraso en la hora de salida, durante la realización del vuelo o como consecuencia de un retraso en un vuelo de conexión.

Esta última circunstancia es la que genera las dudas sobre la forma de interpretar el Reglamento [(CE) n.º] 261/2004]. En efecto, el problema que se plantea se suscita en los casos, como ocurre en el litigio principal, en los que el vuelo se

divide en dos tramos, cada tramo se realiza por un transportista encargado de efectuar el vuelo y se produce una pérdida de la conexión por un retraso en el primer tramo. Y, en concreto, cuando el retraso en ese primer tramo es inferior a las tres horas pero el retraso en el destino final es superior a tres horas por la pérdida de la conexión.

En el caso de que se tratara de vuelos diferentes, no hay duda de que no habría derecho a compensación.

El problema es cuando hay un único vuelo con conexión. En efecto, en este caso, la primera compañía aérea encargada de efectuar el vuelo ha realizado el mismo con un retraso en relación con la hora prevista de llegada pero dicho retraso ha sido inferior a tres horas. Sin embargo, como consecuencia del retraso de ese primer tramo del vuelo, se ocasiona un gran retraso en el destino final.

De ahí que las dudas que surgen son: ¿existe el derecho de compensación a favor de los pasajeros del artículo 7 del Reglamento [(CE) n.º] 261/2004 en el caso de que el vuelo esté dividido en varios tramos y, como consecuencia de un retraso leve (inferior a tres horas) en uno de los tramos, se produzca un gran retraso (superior a las tres horas) en el destino final por haberse perdido una conexión? En caso de que la respuesta sea afirmativa, si los transportistas encargados de efectuar los diferentes tramos son distintos, ¿está obligado a pagar la [OR 8] compensación económica del artículo 7 del Reglamento [(CE) n.º] 261/2004 el transportista encargado de efectuar el vuelo en cuyo tramo se produjo un retraso leve (inferior a tres horas) pero causó la pérdida de la conexión y, por ello, un gran retraso (superior a tres horas) en el destino final?

PARTE DISPOSITIVA

ACUERDO: En virtud de lo expuesto, plantear ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea la siguiente petición de decisión prejudicial:

1.- ¿se puede entender comprendido en el concepto de «*transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo*» a una sociedad que tiene por objeto social el transporte aéreo de pasajeros y que vende el billete pero que no opera el vuelo, esto es, que no lo realiza efectivamente?

2.- En caso de respuesta negativa a la anterior, ¿existe el derecho de compensación a favor de los pasajeros del artículo 7 del Reglamento 261/2004 en el caso de que el vuelo esté dividido en varios tramos y, como consecuencia de un retraso leve (inferior a tres horas) en uno de los tramos, se produzca un gran retraso (superior a las tres horas) en el destino final por haberse perdido una conexión? En caso de que la respuesta sea afirmativa, si los transportistas encargados de efectuar los diferentes tramos son distintos, ¿está obligado a pagar la compensación económica del artículo 7 del Reglamento 261/2004 el transportista encargado de efectuar el vuelo en cuyo tramo se produjo un retraso leve (inferior a tres horas) pero causó la pérdida de la conexión y, por ello, un gran retraso (superior a tres horas) en el destino final?

[OMISSIS] **[OR 9]** [OMISSIS]

[OMISSIS] **[OR 10]** [OMISSIS] [fórmulas finales y firma]