

Asunto C-196/20

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

6 de mayo de 2020

Órgano jurisdiccional remitente:

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

Fecha de la resolución de remisión:

6 de abril de 2020

Parte demandada y apelante:

Eurowings GmbH

Parte demandante y apelada:

Flightright GmbH

[omissis]

Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Düsseldorf)

Resolución

En el litigio entre

Eurowings GmbH, [omissis] Düsseldorf,

parte demandada y apelante,

[omissis]

y

Flightright GmbH, [omissis] Potsdam,

parte demandante y apelada,

[omissis]

la Sala Vigésimosegunda de lo Civil del Landgericht Düsseldorf,
tras la vista celebrada el 6 de marzo de 2020,

[*omissis*]

ha resuelto:

Suspender el procedimiento.

Plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, con arreglo al artículo 267 TFUE, las siguientes cuestiones prejudiciales relativas a la interpretación del Derecho de la Unión:

- 1) ¿Dispone de una «reserva confirmada» en el sentido del artículo 3, apartado 2, letra a), 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 L 46, p. 1), un pasajero que ha recibido de un operador turístico con el que tiene un contrato «otra prueba» en el sentido del artículo 2, letra g), del Reglamento n.º 261/2004, en virtud de la cual se le promete el transporte en un vuelo determinado e individualizado por la indicación de los lugares de salida y de llegada, las horas de salida y de llegada, así como del número de vuelo, sin que el operador turístico haya realizado una reserva para dicho vuelo con el transportista aéreo de que se trate o haya obtenido de este ninguna confirmación de reserva?
- 2) ¿Puede considerarse a un transportista aéreo como transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, en el sentido del artículo 2, letra b), del Reglamento n.º 261/2004, respecto de un pasajero que tiene un contrato con un operador turístico que se comprometió a procurarle el transporte en un vuelo determinado e individualizado por la indicación de los lugares de salida y de llegada, las horas de salida y de llegada, así como del número de vuelo, si el referido operador turístico no reservó plaza alguna para el pasajero y, por tanto, no acordó ningún contrato con el transportista aéreo en relación con dicho vuelo?
- 3) ¿Puede ser la hora prevista de llegada de un vuelo, en el sentido del artículo 2, letra h), del artículo 5, apartado 1, letra c), del artículo 7, apartados 1, párrafo segundo, y 2, del Reglamento n.º 261/2004, a efectos de la compensación por cancelación o gran retraso en la llegada, la que resulte de «otra prueba» que un operador turístico haya expedido al pasajero, o ha de atenderse, a ese respecto, al billete en el sentido del artículo 2, letra f), del Reglamento n.º 261/2004?

Fundamentos:

I.

La demandante reclama a la demandada, en virtud de una cesión de derechos de los pasajeros, el pago de compensaciones con arreglo al artículo 7, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004, por un gran retraso en la llegada.

El 24 de octubre de 2017, dos clientes de la demandante (en lo sucesivo, «los cedentes») reservaron en una agencia de viajes un viaje combinado a Mallorca, ofertado por el mayorista de viajes ITS Reisen. Dicho viaje incluía el transporte aéreo de ida y vuelta a Palma de Mallorca. Los clientes de la demandante recibieron un documento, denominado «inscripción de viaje» [omissis], en el que se indicaban los vuelos de la demandada, en particular como vuelo de ida el vuelo EW 7582 de Hamburgo a Palma de Mallorca el 22 de mayo de 2018, para el que se indicaba la hora de salida a las 7.30 y la hora de llegada a las 10.05 (todas las indicaciones en hora local). En efecto, los clientes de la demandante fueron transportados de Hamburgo a Palma de Mallorca en un vuelo de la demandada con el número EW 7582, de una distancia de 1 658 km, pero no llegaron a su destino hasta las 21.08.

Los clientes de la demandante le cedieron a esta los eventuales derechos a compensación con arreglo al Reglamento n.º 261/2004. La demandante reclama ahora a la demandada, en virtud de la cesión de derechos realizada, el pago de un importe de 800,00 euros, basándose en la cancelación del vuelo EW 7582 del 22 de mayo de 2018. Sostiene que los cedentes disponían de una reserva confirmada para ese vuelo, que tenía su salida y llegada previstas, respectivamente, a las 7.30 h. y a las 10.00 h.

La demandada se opuso en primera instancia en el proceso ante el Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de lo Civil y Penal de Düsseldorf) alegando que los cedentes disponían de reservas confirmadas para el vuelo EW 7582, para el día 22 de mayo de 2018, cuyo horario de vuelo programado era de las 16.20 a las 19.05. Expuso que había tramitado la reserva de los asientos el 17 de mayo de 2018 por el sistema «bookingheld» como cupo del mayorista. Posteriormente, el 18 de mayo de 2018, «bookingheld» designó a los cedentes como pasajeros para los asientos reservados en el vuelo. Aduce que el vuelo EW 7582 se efectuó con un retraso en la llegada de dos horas y seis minutos.

El Amtsgericht estimó la demanda al considerar que la «inscripción de viaje» del mayorista ITS, presentada por la demandante, constituía una confirmación de reserva en el sentido del artículo 2, letra g), en relación con el artículo 2, letra f), del Reglamento n.º 261/2004. Entendió que dicho documento representaba «otra prueba» a los efectos del artículo 2, letra g), del Reglamento. En virtud de esta disposición, basta con que la reserva haya sido aceptada por el operador turístico. A su juicio, de la normativa se desprende que el legislador quiso que solo la perspectiva del pasajero fuera determinante, y que los acuerdos y procedimientos

internos entre el transportista aéreo contractual y el transportista encargado de efectuar el vuelo carecieran de relevancia. Según el Amtsgericht, esto se justifica por el hecho de que, conforme al sistema de responsabilidad del Reglamento n.º 261/2004, no es quien contrató con el pasajero el obligado a compensar a este, sino el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, y que el legislador ha querido garantizar el nivel de protección más elevado posible del pasajero y la aplicación efectiva de dicho Reglamento. El citado tribunal señala que de la jurisprudencia del Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal) se desprende igualmente que una confirmación de viaje basta como confirmación de reserva [*omissis*]. A su juicio, en el caso de autos, la «inscripción de viaje» aportada por la demandante incluye la mención de que la reserva ha sido aceptada y registrada por el operador turístico. Considera, en cambio, que no procede atribuir una significación autónoma al criterio de la reserva confirmada en el sentido del artículo 3, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 261/2004. El Amtsgericht juzgó que existían razones de procedimiento por las que no había lugar a extenderse más en el examen de las alegaciones de la demandada. Finalmente, concluyó que carece de pertinencia la cuestión de si se trata de una cancelación del vuelo o de un gran retraso en la llegada, ya que, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, ambas situaciones tienen las mismas consecuencias jurídicas.

II.

Tal razonamiento puede admitirse únicamente en caso de que deba considerarse que la demandada es el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo EW 7582 con una hora de llegada prevista a las 10.05 y que los cedentes disponían de reservas confirmadas para ese vuelo.

1.

La demandante sostiene que tal es la conclusión a la que debe llegarse, y se opone a la revisión de la sentencia recurrida.

2.

La demandada sostiene, por contra, que los cedentes no disponían de una reserva confirmada para un vuelo con número EW 7582 el 22 de mayo de 2018, con una hora de llegada prevista a las 10.05. Admite que es cierto que un mayorista de viajes también puede confirmar una reserva de vuelo, pero que solo si ha sido autorizado a ello por el transportista aéreo o si el propio organizador ha efectuado una reserva de cobertura ante ese transportista. Según la demandada, es lo que resulta necesariamente del artículo 2, letra f), del Reglamento n.º 261/2004, puesto que, afirma, solo en este supuesto la certificación de un operador turístico podrá dar derecho al transporte. La demandada alega que los demandantes no han acreditado que el mayorista ITS estuviera autorizado para confirmarles el vuelo con una hora de llegada prevista para las 10.05, como tampoco que el operador turístico hubiera realizado una reserva de cobertura ante la demandada para ese

vuelo. La demandada añade que frente a los cedentes ella tampoco puede ser considerada como transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo de este tipo en el sentido del artículo 2, letra b), del Reglamento n.º 261/2004, pues para ello sería necesaria una relación contractual con los cedentes. Sostiene que esta disposición también pone de manifiesto que un transportista aéreo no puede resultar obligado frente a una persona en virtud del Reglamento n.º 261/2004, si él mismo no ha intervenido, lo que también se ve confirmado, por último, por el artículo 3, apartado 5, segunda frase, del Reglamento. Alega que, en lo que respecta a un vuelo con llegada prevista a las 10.05, no cumplió ninguna obligación en el marco del citado Reglamento.

III.

El éxito de la apelación de la parte demandada depende esencialmente de si una confirmación de reserva procedente de un operador turístico, que a su vez no se basaba en una reserva con el transportista aéreo al que se le reclama la compensación prevista en el artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 («reserva de cobertura»), puede considerarse una «reserva confirmada» en el sentido del artículo 3, apartado 2, letra a), del Reglamento, de si, en tal caso, el transportista aéreo reclamado debe ser considerado «transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo» en el sentido del artículo 2, letra b), del Reglamento n.º 261/2004 y de si la hora de llegada prevista de un vuelo se puede determinar a partir de tal confirmación de reserva de un operador turístico.

Los pasajeros de los vuelos con gran retraso en la llegada pueden invocar el derecho a compensación frente al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, si llegan al destino final tres o más horas después de la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo (Tribunal de Justicia, sentencia de 19 de noviembre de 2009, C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716, asunto Sturgeon/Condor y otros, apartado 69; confirmada por la sentencia de 23 de octubre de 2012, Nelson y otros, C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657; también por la sentencia de 26 de febrero de 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, apartado 33).

1.

Con arreglo a su artículo 3, apartado 2, letra a), la aplicabilidad del Reglamento n.º 261/2004 depende, en primer término, de que los pasajeros «dispongan de una reserva confirmada en el vuelo de que se trate». El concepto de «reserva» se define en el artículo 2, letra g), de dicho Reglamento. Según esta disposición, «otra prueba» distinta de un «billete» en el sentido de la letra f) del artículo 2 del mismo Reglamento constituye también una «reserva» cuando resulte que la reserva ha sido aceptada y registrada por «el operador turístico». Según la jurisprudencia del Bundesgerichtshof, la «reserva confirmada» también puede resultar de un justificante expedido por el mayorista, es decir, el operador turístico, que acredite de manera vinculante el transporte aéreo previsto con un vuelo determinado, individualizado generalmente con el número de vuelo y el

horario [omissis]. La Sala también considera que del artículo 3, apartado 2, letra a), en relación con el artículo 2, letra g), del Reglamento n.º 261/2004, se desprende que tal prueba debe ser suficiente para dar lugar a la aplicación de este Reglamento. Para ello, no es necesario que el documento de reserva expedido por el operador turístico se apoye, por otra parte, en una «reserva de cobertura» con el transportista aéreo de que se trate.

2.

No obstante, en opinión de la Sala, los derechos a compensación de la demandante frente a la demandada dependen de si esta se había comprometido frente al operador turístico ITS Reisen a transportar a los cedentes el 22 de mayo de 2018 en el vuelo EW 7582, con la hora de llegada prevista a las 10.05, pues solamente en ese caso habría tenido la intención de efectuar el vuelo así individualizado también en nombre del operador turístico ITS Reisen, que tenía un contrato con los cedentes [artículo 2, letra b), del Reglamento n.º 261/2004] y, en consecuencia, tendría legitimación pasiva como transportista aéreo encargado de efectuar dicho vuelo. Pues bien, tal intención del transportista aéreo implica necesariamente que el operador turístico le haya comunicado previamente su deseo de hacer transportar al pasajero en cuestión en un vuelo ofertado por el transportista aéreo a los interesados. Tal comunicación constituye una reserva por parte del operador turístico. Por ello, también en opinión de la Sala, siempre es necesaria una reserva de cobertura por parte del operador turístico y, a falta de tal reserva, no será suficiente una «prueba» expedida por este en el sentido del artículo 2, letra g), del Reglamento n.º 261/2004 a efectos de la compensación por denegación de embarque, por cancelación o por gran retraso.

3.

A juicio de la Sala, la hora de llegada inicialmente prevista, en el sentido de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia antes citada, no puede resultar de un comprobante que no ha sido expedido por un operador turístico de forma coordinada con el transportista aéreo de que se trate.

También hacen referencia a la hora prevista de llegada los artículos 2, letra h), 5, apartado 1, letra e), 6, apartado 1, y 7, apartados 1, párrafo segundo, y 2, del Reglamento n.º 261/2004. En la sentencia *Air France/Folkerts*, el Tribunal de Justicia precisó que el retraso debe apreciarse, a efectos de la compensación prevista en el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004, con respecto a la hora de llegada programada al destino final. En cuanto al concepto de «destino final», se remitió, en el apartado 34, a la definición del artículo 2, letra h), del Reglamento n.º 261/2004. Con arreglo a dicha disposición, el destino final es 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. Por tanto, el Tribunal de Justicia, en la sentencia mencionada, para determinar el destino final, se basó en el billete en el sentido del artículo 2, letra f), es decir, el título impreso en papel, o a su equivalente electrónico, expedido o autorizado por el transportista

aéreo o por su agente autorizado, o lo que es lo mismo, el documento físico o electrónico que representa el derecho al transporte del pasajero. No recurrió a «otra prueba» en el sentido del artículo 2, letra g), del Reglamento n.º 261/2004 («reserva»).

Si esto se aplica a la determinación de la hora de llegada prevista a efectos de la compensación, se llega a la conclusión de que también aquí debe atenderse al «billete» expedido al pasajero, de modo que será irrelevante cualquier mención divergente que figure en la «reserva». Así, en el caso de autos, la «inscripción de viaje» de los cedentes, de 24 de octubre de 2017, quedaría descartada *a priori* como base para determinar la hora de llegada prevista, sin que sea relevante si tan siquiera puede considerarse una «reserva confirmada» en el sentido del artículo 3, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 261/2004. Tampoco reúne los requisitos de un «billete» en el sentido del artículo 2, letra f), del Reglamento, dado que no puede considerarse que, mediante esa inscripción, el agente autorizado por la demandada haya expedido un «título» para el transporte en los vuelos indicados. La «inscripción de viaje» solo permite suponer que queda certificada la inscripción en un viaje combinado organizado por ITS Reisen. En el caso de autos, falta un documento claramente identificable como «billete».

En cualquier caso, según la Sala, la hora de llegada prevista no puede resultar de «otra prueba» expedida por un operador turístico que no tenga un contrato con el transportista aéreo respecto del vuelo de que se trate, pues la programación de vuelos incumbe únicamente al transportista aéreo. Un transportista aéreo habrá programado un vuelo si lo ha incorporado a su plan de vuelos y, por tanto, ha fijado los lugares de salida y de destino, las horas de salida y de llegada, lo ha provisto de un número y ha autorizado que se realicen reservas [*omissis*]. Mientras no haya reservas para al menos una plaza en un vuelo como el descrito, el transportista aéreo podrá modificar o cancelar la programación, sin que los pasajeros puedan deducir derechos compensatorios. Esto es lo que se infiere del artículo 2, letra l), del Reglamento n.º 261/2004. De ello se sigue que «otra prueba» en el sentido del artículo 2, letra g), del Reglamento n.º 261/2004, emitida por un operador turístico antes de tal reserva, al menos en las circunstancias de autos, es inadecuada para fundamentar derechos compensatorios. Dicha conclusión es difícilmente cohonestable con la tesis de que esa «otra prueba» es suficiente en todo caso para fundamentar un derecho a compensación cuando el transportista aéreo de que se trate no realiza el vuelo señalado o lo hace con otros horarios.

4.

El artículo 13 del Reglamento n.º 261/2004 tampoco conduce a un resultado diferente; para la Sala, el transportista aéreo que se ve expuesto a reclamaciones difícilmente podría repetir contra el operador turístico, si no existe una relación contractual entre ambos, mientras que el transportista aéreo debe satisfacer los derechos a compensación previstos en el Reglamento n.º 261/2004 que se le reclaman por el incumplimiento de un plan de vuelos que no ha sido establecido

por él. A este respecto, según la Sala, el postulado de garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros (considerando 1 del Reglamento n.º 261/2004) no puede llevar tampoco a una conclusión diferente. El operador turístico con el que el pasajero de que se trate está vinculado contractualmente podrá ser demandado, como deudor de la obligación contractual, por los daños individuales que haya sufrido el pasajero al haber confiado en la información errónea que se le proporcionó sobre la programación del vuelo.

5.

[*omissis*]

IV.

[*omissis*]

DOCUMENTO DE TRABAJO