

Versión anonimizada

C-618/20 - 1

Asunto C-618/20

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

19 de noviembre de 2020

Órgano jurisdiccional remitente:

Juzgado de lo Mercantil de Córdoba (España)

Fecha de la resolución de remisión:

24 de septiembre de 2020

Partes demandantes:

Sra. ZU

Sra. TV

Parte demandada:

Ryanair Ltd

JUZGADO DE LO MERCANTIL Nº 1 DE CÓRDOBA

[OMISSIS] [identificación de juzgado, procedimiento, partes, lugar y fecha]

AUTO

(CUESTIÓN PREJUDICIAL)

[OMISSIS] [Repetición de la identificación del juez, lugar y fecha]

De conformidad con los artículos 19, apartado 3, letra b), del Tratado de la Unión Europea (en lo sucesivo, «TUE»); 267 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (en lo sucesivo, «TFUE»), y 4 *bis* de la Ley Orgánica del Poder Judicial (en adelante «LOPJ») resulta preciso que el TJUE interprete 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, [OR.2] a cuyo fin se plantea la siguiente cuestión prejudicial.

ANTECEDENTES DE HECHO

1.- LITIGIO PRINCIPAL.

- Doña ZU y Doña TV, adquieren un billete de avión para volar de Málaga (España) a Dusseldorf (Alemania).
- El billete se adquiere a través de la página web de venta de billetes de la compañía aérea RYANAIR y[,] de hecho[,] en la documental aportada por las demandantes, se observa claramente una confirmación de viaje emitida por RYANAIR, y remitida vía e-mail por la citada compañía aérea.
- El vuelo no obstante es operado por la compañía aérea LAUDAMOTION.
- El vuelo contratado sufrió un retraso de más de 4 horas.
- Las demandantes interponen demanda contra RYANAIR reclamando la compensación dispuesta en 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.
- La demandada RYANAIR se opone alegando falta de legitimación pasiva argumentando que únicamente puso a disposición de LAUDAMOTION su página web para la venta de los billetes, negando cualquier relación contractual con las demandantes ya que el vuelo fue operado por la compañía LAUDAMOTION.

2.- La tramitación de la cuestión prejudicial

[OMISSIS] [consideraciones procesales de Derecho interno]

FUNDAMENTOS DE DERECHO

1.- La controversia jurídica desde la perspectiva del Derecho a la Unión Europea

La controversia jurídica que se plantea se produce en torno a la responsabilidad de una compañía aérea que vende a través de su propia página web billetes de avión de otra compañía aérea, todo ello en el ámbito subjetivo de aplicación del Reglamento n.º 261/2004 anteriormente citado.

2.- La normativa de la Unión Europea.

La normativa de la UE aplicable es el citado 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 concreto en su art. [3, apartado] 5 dispone el citado Reglamento[:] «5. *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.*» Igualmente el artículo 2 del Reglamento 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*».

La comunicación de la Comisión Europea de 15/6/2016 relativa a Directrices interpretativas del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo 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 (CE) n.º 2027/97 del Consejo sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente, en su versión modificada por el Reglamento (CE) n.º 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, dispone en su punto 2.2.3 «2.2.3. *Aplicación a las compañías aéreas operadoras*

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 (énfasis añadido). El concepto de transportista aéreo se presenta en el séptimo considerando.» [OR.3]

3.- El derecho y/o la jurisprudencia nacional

Dado que se trata de la aplicación del derecho de compensación que regula el Reglamento 261/2004, norma por tanto de aplicación directa sin necesidad de transposición al ordenamiento jurídico nacional, no existe en el ámbito de la navegación aérea norma nacional aplicable.

No obstante en el ámbito de la jurisprudencia s[í] existe[n] divergencias en el tratamiento de la cuestión. En primer lugar debe indicarse que[,] debido al sistema de recursos que regula la normativa procesal española, los procedimientos cuya

cuantía sea inferior a 3000 euros se resuelven en única instancia por los juzgados competentes en primera instancia, en este caso los Juzgados de lo Mercantil de las distintas provincias españolas. Es por ello, que debido a que este tipo de reclamaciones prácticamente en ningún caso superan los citados 3000 euros, la única jurisprudencia existente es la que dimana de los Juzgados Mercantiles, sin oportunidad de que exista una uniformidad debido a pronunciamientos de tribunales superiores. Así, distintos juzgados mercantiles que han tratado precisamente cuestiones similares han dado respuestas distintas, unos considerando la falta de legitimación pasiva de RYANAIR, y otros desestimando esa alegación. En relación a los juzgados que no estiman la alegación de falta de legitimación pasiva, citaremos un argumento que se repite en muchas ocasiones cual es el siguiente: El sistema jurídico que en el marco del transporte aéreo regula el Reglamento n.º 261/2004 trasciende a dicha norma[,] resultando de aplicación el resto de normas reguladoras del sistema. Siguiendo la STJUE de 6 de mayo de 2010, [Axel Walz, C-63/09, ECLI:EU:C:2010:251]el marco normativo que debe tenerse en cuenta para solventar el litigio de transporte aéreo es el correspondiente al conjunto de reglamento y tratados suscritos en el marco de la Unión Europea, y así «[18]...*el Reglamento n.º 2027/97, aplicable en el presente caso, da ejecución a las disposiciones pertinentes del Convenio de Montreal. En particular, del artículo 3, apartado 1, de dicho Reglamento resulta que la responsabilidad de los transportistas aéreos de la Unión en relación con los pasajeros y su equipaje se rige por todas las disposiciones del Convenio de Montreal relativas a dicha responsabilidad... 19. El Convenio de Montreal, firmado por la Comunidad el 9 de diciembre de 1999 con fundamento en el artículo 300 CE, apartado 2, fue aprobado en nombre de ésta por la Decisión 2001/539 y entró en vigor, en lo que se refiere a la Comunidad, el 28 de junio de 2004.*»

Asimismo la STJUE. [de] 10 de julio de 2008[, C-173/07, Emirates Airlines, ECLI:EU:C:2008:400] nos recuerda lo siguiente: «43. *Es cierto que el Convenio de Montreal forma parte del ordenamiento jurídico comunitario (véase, en este sentido, la sentencia IATAy ELFAA, antes citada, apartados 35 y 36). Por otro lado, del artículo 300 CE, apartado 7, resulta que las instituciones de la Comunidad están vinculadas por los acuerdos celebrados por ella y que, por tanto, esos acuerdos disfrutan de primacía sobre las disposiciones del Derecho comunitario derivado (véase, en ese sentido, la sentencia de 10 de septiembre de 1996, Comisión/Alemania, C-61/94, Rec. p. 1, 3989, apartado 52).*»

La conclusión es que para determinar el marco de responsabilidad de los transportistas no podemos centrarlo en una interpretación literal y alejada de los principios inspiradores del ordenamiento comunitario, sino que debe recogerse aquel sentido de la normativa que concuerde con su espíritu, con la protección que los pasajeros están obligados a recibir. Es cierto que el Reglamento n.º 261/2004 no contempla de forma expresa la responsabilidad del transportista que contrata con el pasajero pero que no realiza el transporte, pero el Convenio de Montreal de 1[9]99 (que ya hemos indicado que está vigente, es parte del ordenamiento comunitario y por tanto de directa e inmediata aplicación) sí que establece la norma aplicable a este respecto, en concreto en el artículo 45 del Convenio de

Montreal, cuyo tenor literal dispone que *«Por lo que respecta al transporte realizado por el transportista de hecho, la acción de indemnización de daños podrá iniciarse, a elección del demandante, contra dicho transportista o contra el transportista contractual o contra ambos, conjunta o separadamente.»* Con ello la norma permite al pasajero escoger al demandado que considere oportuno, en consonancia con el considerando 7 del Reglamento n.º 261/2004 en el que genera obligaciones (y por ende responsabilidad) al transportista que [OR.4] contrata con el pasajero, sea él o no el que de forma efectiva ejecuta el transporte. El pasajero queda al margen de los pactos que la entidad con la que contrata alcance con terceros, no le afectan, maximizando su protección al ampliar el marco de eventuales responsables al alcanzar al transportista de hecho y al transportista contractual (en la dicción del art. 39 del Convenio de Montreal).

4.- Las dudas interpretativas (y/o de validez) sobre el derecho UE

Las dudas interpretativas se centra[n,] como se apuntó[,] en el concepto de «transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo», todo ello en orden a determinar quien puede integrar ese concepto al objeto de responder de la compensación que regula el Reglamento n.º 261/2004 en caso de gran retraso o cancelación de vuelo.

Como se ha expuesto, la Comunicación de la Comisión de 15/6/2016 excluye del citado concepto de «transportista encargado» a aquel que únicamente venda el billete pero no realice el vuelo.

Como últimas resoluciones del TJUE que pudieran ser de interés para la cuestión, podemos citar la STJUE (Sala Tercera) de 4 de Julio de 2018 Asunto C-532/2017, la cual si bien resuelve no un supuesto idéntico al que se plantea en el litigio principal, s[i] contiene pronunciamientos de interés, y así indica, (con énfasis añadido) *«Mediante su cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, esencialmente, si el concepto de “transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo” en el sentido del Reglamento n.º 261/2004 y, en particular, de su artículo 2, letra b), debe interpretarse en el sentido de que incluye el supuesto de un transportista aéreo que, como sucede en el litigio principal, da en arrendamiento a otro transportista aéreo la aeronave y la tripulación en el marco de un arrendamiento de una aeronave con tripulación («wet lease»), pero no asume la responsabilidad operativa de los vuelos, ni siquiera cuando la confirmación de reserva de una plaza en un vuelo entregada a los pasajeros menciona que dicho vuelo es operado por ese primer transportista.*

17 *A este respecto, procede señalar que, a tenor del artículo 2, letra b), del Reglamento n.º 261/2004, el concepto de “transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo” debe entenderse en el sentido de que designa al “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”.*

18 Esta definición establece, pues, dos requisitos acumulativos para que un transportista aéreo pueda calificarse de “transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo”, atendiendo, por una parte, a la realización del vuelo de que se trate y, por otra, a la existencia de un contrato celebrado con un pasajero.

19 El primer, requisito pone de relieve el concepto de “vuelo”, que constituye su elemento central. Pues bien, el Tribunal de Justicia ya ha declarado que dicho concepto debe entenderse como “una operación de transporte aéreo y que, por lo tanto, constituye en cierto modo una “unidad” de este tipo de transporte realizada por un transportista aéreo que fija su itinerario» (sentencias de 10 de julio de 2008, Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, apartado 40, de 13 de octubre de 2011, Sousa Rodríguez y otros, C-83/10, EU:C:2011:652, apartado 27, y de 22 de junio de 2016, Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, apartado 20).

20 De ello se desprende que debe considerarse transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo el transportista que, en el marco de su actividad de transporte de pasajeros, decide realizar un vuelo concreto, incluida la fijación del itinerario y, por lo tanto, crear una oferta de transporte aéreo para los interesados. La adopción de tal decisión implica, en efecto, que dicho transportista asume la responsabilidad de la realización del [OR.5] referido vuelo, incluida, en particular, la responsabilidad por su posible anulación o gran retraso a su llegada.

21 En el presente asunto, ha quedado acreditado que Thomson Airways se limitó a dar en arrendamiento la aeronave y la tripulación que operó el vuelo de que se trata en el litigio principal, pero la fijación del itinerario y la realización del vuelo fueron decididas por TUIFly.

22 En estas circunstancias, sin que sea necesario examinar la segunda condición acumulativa prevista en el artículo 2, letra b), del Reglamento n.º 261/2004, procede declarar que un transportista aéreo, que, como Thomson Airways en el litigio principal, da en arrendamiento una aeronave y una tripulación a otro transportista aéreo no puede ser calificado, en ningún caso, de “transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo” en el sentido del Reglamento n.º 261/2004 y, en particular, de su artículo 2, letra b).

23 Esta solución viene corroborada por el objetivo de garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros, enunciado en el considerando 1 del Reglamento n.º 261/2004, puesto que permite garantizar que los pasajeros transportados serán indemnizados o atendidos sin tener en cuenta los acuerdos celebrados por el transportista aéreo que haya decidido realizar el vuelo de que se trata con otro transportista a fin de garantizar ese vuelo en concreto.

24 La referida solución es, por otra parte, coherente con el principio, establecido en el considerando 7 de dicho Reglamento, de que, para garantizar la aplicación eficaz del mismo, las obligaciones que este impone deben incumbir al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, independientemente de que

sea propietario de la aeronave o el vuelo sea objeto de un contrato de arrendamiento con tripulación.

25 Es cierto que el órgano jurisdiccional remitente precisa, además, que la confirmación de reserva emitida a los demandantes en el litigio principal menciona que el vuelo de que se trata en el litigio principal sería “operado” por el transportista aéreo que dio en arrendamiento la aeronave y la tripulación. No obstante, si bien dicha indicación resultaba pertinente en el marco de la aplicación del Reglamento n.º 2111/2005, no prejuzga la identificación del “transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo” en el sentido del Reglamento n.º 261/2004, puesto que del considerando 1 del Reglamento n.º 2111/2015 se desprende claramente que este persigue un objetivo diferente del Reglamento n.º 261/2004.

26 Habida cuenta de todas las consideraciones que preceden, procede responder a la cuestión prejudicial planteada que el concepto de “transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo” en el sentido del Reglamento n.º 261/2004 y, en particular, de su artículo 2, letra b), debe interpretarse en el sentido de que no incluye al transportista aéreo que, como ocurre en el litigio principal, da en arrendamiento a otro transportista aéreo la aeronave y la tripulación en el marco de un arrendamiento de aeronave con tripulación (“wet lease”), pero no asume la responsabilidad operativa de los vuelos, ni siquiera cuando la confirmación de reserva de una plaza en un vuelo entregada a los pasajeros menciona que dicho vuelo será operado por ese primer transportista.»

En el supuesto del litigio principal, como se expuso, es RYANAIR la que vende el billete a través de su web, emite el documento de confirmación del viaje y lo remite vía mail a los pasajeros. Es cierto que en dicho documento el código de la compañía no es el de RYANAIR, sino el de LAUDAMOTION, pero en ningún momento hay información expresa en ese sentido, es decir en ningún momento se informa expresamente [de] que ese vuelo no será [OR.6] operado por RYANAIR. Se desconoce en el litigio principal quien realmente programó ese vuelo, si fue RYANAIR o fue LAUDAMOTION.

Por último, como cuestión que pudiera ser de interés, apuntar que la compañía LAUDAMOTION, forma parte del grupo RYANAIR, como esta misma anuncia en su propia web <https://www.ryanair.com/es/es/planear-viaje/explorar/lauda-tarifasbajas>.

5.-La relevancia de la respuesta del TJUE

Resulta sumamente relevante determinar en estos casos concretos quien es el transportista encargado de efectuar el vuelo, dado que la venta de billetes de RYANAIR de la compañía LAUDAMOTION, tras la adquisición de esta por la primera, parece ser importante, como lo demuestra[n] los distintos pronunciamientos judiciales en España que[,] como se expuso[,] no son unívocos, y que además, como también se expuso, resultará muy difícil que puedan

unificarse una interpretación por los tribunales superiores, todo lo cual redundará en seguridad jurídica e igualdad de trato de los justiciables

6.- A tenor del conjunto de razonamientos jurídicos expresados, procede plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales que se transcribirán en la parte dispositiva de la presente resolución.

PARTE DISPOSITIVA

Primero.- Suspender el procedimiento hasta la resolución del incidente prejudicial

Segundo.- Plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea las siguientes cuestiones prejudiciales:

1ª) ¿Puede considerarse como transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo a los efectos del art. 5.5 del Reglamento n.º 261/2004, a una compañía aérea que vende a través de su propia web billetes de avión que son operados bajo el código de otra compañía aérea, respecto de dichos concretos vuelos vendidos y operados por otra compañía?

2º) ¿Puede considerarse como transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo a los efectos del art. 5.5 del Reglamento n.º 261/2004, a una compañía aérea que vende a través de su propia web billetes de avión que son operados bajo el código de otra compañía aérea, respecto de dichos concretos vuelos vendidos y operados por otra compañía, si esta otra compañía que opera el vuelo forma parte del grupo de empresas de la vendedora del vuelo?

3ª) ¿Es asimilable el concepto de transportista contractual del art. 45 del Convenio de Montreal, al de transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo del art. 5.5 del Reglamento n.º 261/2004?

4ª) ¿Es asimilable al concepto de transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo del art. 5.5 del Reglamento n.º 261/2004, el de transportista de hecho al que se refiere el art. 45 del Convenio de Montreal?

[OMISSIS] [OR.7]

[OMISSIS] [OR.8]

[Fórmulas procesales finales y firma del juez]