

## Versión anonimizada

Traducción

C-286/19 - 1

Asunto C-286/19

### Petición de decisión prejudicial

**Fecha de presentación:**

5 de abril de 2019

**Órgano jurisdiccional remitente:**

Tribunal d'instance d'Aulnay-Sous-Bois (Tribunal de Distrito de Aulnay-Sous-Bois, Francia)

**Fecha de la resolución de remisión:**

25 de marzo de 2019

**Partes demandantes:**

JE

KF

**Parte demandada:**

XL Airways SA

---

**TRIBUNAL D'INSTANCE**

[*omissis*]

[*omissis*] **AULNAY-SOUS-BOIS**

[*omissis*]

**Resolución dictada [*omissis*] el VEINTICINCO DE MARZO DE DOS MIL DIECINUEVE**

[*omissis*]

Tras los debates de la vista pública celebrada el 10 de diciembre de 2018

[omissis]

**ENTRE LOS DEMANDANTES:**

JE, residente en [omissis] PARÍS

KF, residente en [omissis] PARÍS,

[omissis]

**POR UNA PARTE**

**Y LA DEMANDADA:**

S.A. XL AIRWAYS, [omissis] TREMBLAY-EN-FRANCE,

[omissis]

**POR OTRA PARTE**

[omissis]

Mediante [omissis] escrito de 17 de marzo de 2017, [omissis] JE y KF demandaron a la sociedad XL AIRWAYS [omissis] solicitando que se la condenase a abonar a cada uno de ellos un importe de principal de 600 euros como compensación por la cancelación de su vuelo, 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), junto con los intereses devengados al tipo legal a partir del requerimiento. Asimismo, los interesados reclamaron, cada uno de ellos, 400 euros en concepto de los daños y perjuicios causados por la resistencia abusiva de la compañía aérea y una cantidad de 500 euros al amparo del artículo 700 del Code de procédure civile (en lo sucesivo, «Código de Enjuiciamiento Civil»), más las costas.

Los cónyuges JE/KF alegaron que habían adquirido a este transportista aéreo dos billetes para un vuelo de Punta Cana (República Dominicana) a París, que estaba previsto que despegara el 24 de mayo de 2014 a las 21.20 horas y aterrizara en el aeropuerto Roissy CDG el 25 de mayo de 2014 a las 12.20 horas. Pues bien, según los demandantes, dicho vuelo fue cancelado y no consiguieron un vuelo alternativo hasta el 25 de mayo de 2014 a las 17.35 horas (hora local) de modo que llegaron a París, su destino final, el día siguiente a las 07.50 horas.

A continuación, el 27 de mayo de 2016 los demandantes enviaron a la sociedad XL AIRWAYS, por medio de su abogado, una carta solicitando el pago de la compensación a tanto alzado de 600 euros por pasajero prevista en el Reglamento

(CE) n.º 261/2004 en caso de cancelación de un vuelo de una distancia superior a 3 500 kilómetros.

Dado que la compañía aérea no atendió esa solicitud, los cónyuges JE/KF interpusieron la presente demanda a fin de que el litigio sea resuelto conforme al Derecho aplicable.

Una vez repartido, el asunto fue oído en la vista de 10 de diciembre de 2018, a la que comparecieron las partes [*omissis*].

En su comparecencia, los cónyuges JE/KF, ante la posibilidad de que el juez calificara la situación como retraso de vuelo en lugar de cancelación de vuelo, solicitaron [*omissis*] la suspensión del procedimiento aduciendo que el presente asunto suscita una cuestión de interpretación del artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 261/2004, con arreglo al cual ha de ser considerado pasajero de un vuelo la persona que disponga de una reserva confirmada y que se presente a la facturación en las condiciones fijadas por la compañía y con una antelación mínima de 45 minutos respecto a la hora prevista para el despegue, si bien este último requisito no se exige en caso de cancelación.

En ese caso, los demandantes solicitan la suspensión del procedimiento hasta que el Tribunal de Justicia responda a las cuestiones prejudiciales que ya se le han planteado en esta materia e interesan la formulación de nuevas cuestiones prejudiciales al Tribunal de Justicia relativas a la aplicación de las mismas disposiciones.

Con carácter subsidiario, los cónyuges JE/KF reiteraron las pretensiones y los motivos recogidos en su escrito de interposición de la demanda, si bien elevaron a 1 000 euros por pasajero la cuantía de la reclamación de daños y perjuicios por resistencia abusiva, al igual que la cuantía de la reclamación formulada en virtud del artículo 700 del Código de Enjuiciamiento Civil.

En lo que respecta a la solicitud de suspensión del procedimiento, la representante de la sociedad XL AIRWAYS, tras afirmar que la situación controvertida constituía sin duda un retraso de vuelo conforme a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, manifestó su oposición a dicha solicitud de suspensión puesto que la cuestión de determinar la condición de pasajero con arreglo al artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 ha quedado resuelta por una jurisprudencia perfectamente clara de la Cour de cassation (Tribunal de Casación, Francia). En cuanto al fondo, la demandada solicitó la desestimación de todas las pretensiones, basándose en que, al tratarse en su opinión de un retraso de vuelo y no haber demostrado los cónyuges JE/KF que se presentaron a la facturación del vuelo en las condiciones requeridas, no han acreditado su condición de pasajeros con derecho a compensación en virtud de la disposición invocada.

[*omissis*]

## MOTIVACIÓN

### *Sobre la solicitud de suspensión del procedimiento*

[*omissis*] [cuestión procesal nacional]

[*omissis*] El artículo 267 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (en lo sucesivo «TFUE») prevé que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea será competente para pronunciarse, con carácter prejudicial, sobre la interpretación de los Tratados, entre otras materias.

Cuando se plantee una cuestión de este tipo en un asunto pendiente ante un órgano jurisdiccional nacional, cuyas decisiones no sean susceptibles de ulterior recurso judicial de Derecho interno, dicho órgano estará obligado a someter la cuestión al Tribunal de Justicia, y conviene señalar que el artículo R221-37 del Code de l'organisation judiciaire (Código de Organización Judicial) dispone que el tribunal d'instance (tribunal de distrito) conocerá en última instancia de los asuntos cuya cuantía no supere los 4 000 euros, mientras que cuando la cuantía litigiosa supere esa cantidad o sea indeterminada sus decisiones serán susceptibles de recurso.

[*omissis*]

[*omissis*] [cuestión procesal nacional]

En el presente asunto, dado que no se discute que las pretensiones de los cónyuges JE/KF no superan el umbral de 4 000 euros, el fondo del litigio se resolverá mediante resolución dictada en última instancia y, por tanto, no susceptible de recurso en el sentido del artículo 267 TFUE.

Es más, mientras que en el caso de autos concurren motivos de peso que permiten contemplar que los hechos en los que se basa la demanda sean recalificados como retraso del vuelo, no se discute que la interpretación del artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 en lo que se refiere a los extremos planteados en las nuevas cuestiones prejudiciales formuladas, puede determinar la aplicabilidad al litigio de las disposiciones indemnizatorias establecidas en el Reglamento (CE) n.º 261/2004.

En consecuencia, [*omissis*] procede estimar la solicitud de suspensión del procedimiento formulada por los demandantes [*omissis*] hasta que el Tribunal de Justicia se pronuncie sobre las cuestiones prejudiciales planteadas [*omissis*].

### *Sobre las cuestiones prejudiciales*

El tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois (Tribunal de Distrito de Aulnay-sous-Bois) ha experimentado un incremento considerable de los litigios de los que debe conocer por estar comprendido en su demarcación el aeropuerto Roissy-Charles-de-Gaulle, que tienen por objeto controversias relativas a las formas de demostrar la presentación a la facturación en los vuelos retrasados, que potencialmente

pueden estar amparados por el sistema de indemnización a tanto alzado establecido en el Reglamento (CE) n.º 261/2004.

Mediante dos sentencias de 14 de febrero de 2018 [*omissis*] y de 12 de septiembre de 2018 [*omissis*], la Cour de cassation (Tribunal de Casación) confirmó las resoluciones dictadas por el tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois (Tribunal de Distrito de Aulnay-sous-Bois) por las que se desestimaron unas demandas de compensación a tanto alzado presentadas contra el transportista encargado de efectuar el vuelo en virtud del citado Reglamento a raíz de un retraso del vuelo de más de tres horas hasta el destino final. En dichos asuntos, los demandantes aportaron únicamente los justificantes de la reserva confirmada en formato electrónico, y, en uno de ellos, una certificación de retraso no nominativa.

Pese a esta jurisprudencia que interpreta las disposiciones del artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 sobre la base del Derecho de obligaciones, se ha producido una litigiosidad importante en torno a esta cuestión promovida por los numerosos pasajeros que ya no disponen de elementos susceptibles de constituir una prueba formal de su presentación efectiva a la facturación en los vuelos en cuestión y que alegan que los avances tecnológicos han propiciado, en particular, la desaparición progresiva de la expedición de las tarjetas de embarque en papel.

Se ha alegado, en particular, que la posesión de una reserva confirmada para un vuelo constituye una presunción *iuris tantum* de la presentación a la facturación que la compañía aérea puede desvirtuar aportando una prueba en contrario. Esta tesis ha sido corroborada por las resoluciones de ciertos tribunales de distrito que han ordenado al transportista aéreo que aporte los datos PNR (Passenger Name Record; Registro de nombres de los pasajeros) del vuelo controvertido, bajo apercibimiento de multa coercitiva en su caso.

Habida cuenta de que el tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois (Tribunal de Distrito de Aulnay-sous-Bois) conoció de 2 700 asuntos de transporte aéreo en el año 2017 y más de 5 000 en 2018, una buena administración de la justicia exige una aclaración definitiva de los requisitos de aplicación del artículo 3, apartado 2, letra a), antes citado, a fin de permitir, también en interés de los pasajeros, una armonización de las resoluciones dictadas por los tribunales que han de resolver estos litigios, por lo general en última instancia.

Este mismo tema ya ha dado lugar a la remisión a la Secretaría del Tribunal de Justicia de una petición de decisión prejudicial presentada el 3 de diciembre de 2018 en el marco de un procedimiento ante el tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois (Tribunal de Distrito de Aulnay-sous-Bois) [*omissis*] y registrada en el Tribunal de Justicia con el número de asunto C-756/18. En esa cuestión prejudicial se pregunta si es posible acreditar la presentación a la facturación mediante una presunción que admite prueba en contrario.

En el presente asunto, los cónyuges JE/KF sostienen, en primer lugar, que la jurisprudencia según la cual un retraso de al menos tres horas es equiparable a la cancelación del vuelo no implica que las disposiciones del artículo 3, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) n.º 261/2004 sean aplicables a los vuelos retrasados, y en todo caso su eventual aplicabilidad a este supuesto suscitaría el problema de determinar si la hora de referencia para la salida del vuelo es la hora de despegue prevista inicialmente o la hora de salida efectiva del vuelo retrasado.

En lo que atañe a la carga de la prueba de la presentación a la facturación, los demandantes, tras invocar los recientes avances tecnológicos y en particular la desmaterialización de las tarjetas de embarque, plantean la cuestión de la naturaleza de los requisitos previstos en el artículo 3, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) n.º 261/2004 con el fin de determinar si son requisitos previos para la aplicabilidad de dicho Reglamento, que incumbe al consumidor justificar, o si son una causa de exoneración de la obligación de compensación de la compañía aérea, recayendo en esta última la carga de la prueba.

Por último, los cónyuges JE/KF aducen la eventual incompatibilidad entre la imposición de la carga de la prueba de la presentación a la facturación exclusivamente a los pasajeros y el principio del efecto útil del Reglamento (CE) n.º 261/2004 a la luz de su objetivo de garantizar un elevado nivel de protección de los consumidores, que, en el caso de autos, son los mencionados pasajeros.

Estas cuestiones prejudiciales que interesan los demandantes fueron objeto de debate contradictorio [omissis]. La demandada manifestó su oposición a la suspensión del procedimiento por considerar que las cuestiones prejudiciales que interesan los demandantes carecen de fundamento, ya que la Cour de cassation (Tribunal de Casación), en sus sentencias de 14 de febrero de 2018 y de 12 de septiembre de 2018, estableció una jurisprudencia clara por la que se confirmó la obligación de los pasajeros de proporcionar una prueba de su presentación efectiva a la facturación del vuelo, mediante la aportación de su tarjeta de embarque u otro elemento que pueda satisfacer la carga probatoria requerida.

A este respecto, procede señalar que las cuestiones prejudiciales que interesan los demandantes, si bien retoman básicamente la esencia de la cuestión prejudicial ya elevada al Tribunal de Justicia el 3 de diciembre de 2018 en un asunto similar, amplían no obstante su ámbito desde perspectivas jurídicas distintas, por lo que parece que podrían permitir un examen más completo del objeto actualmente controvertido.

Por consiguiente, dado que la resolución que se dicte sobre el fondo no será susceptible de ulterior recurso, procede plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea las siguientes cuestiones prejudiciales:

[omissis]

[omissis] [formulación de las cuestiones prejudiciales, que se reiteran en la parte dispositiva]

[*omissis*] [decisión de suspender el procedimiento]

[*omissis*] [indicaciones relativas a las costas]

## **POR ESTOS MOTIVOS**

El Tribunal [*omissis*]

**ORDENA** plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea las cuestiones prejudiciales siguientes:

1) Sobre la aplicabilidad del artículo 3, apartado 2, letra a), en caso de retraso del vuelo, en sus dos vertientes:

- a) Habida cuenta de que el derecho a compensación en caso de denegación de embarque o de cancelación que se prevé en el artículo 7 del Reglamento (CE) n.º 261/2004 ha sido ampliado a los retrasos de vuelos en virtud de una construcción de la jurisprudencia (sentencia de la Sala Cuarta del Tribunal de Justicia de 19 noviembre de 2009, C-402/07 y C-432/07, *Sturgeon*), el requisito literal referente a la presentación del pasajero a la facturación que se prevé en el artículo 3, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) n.º 261/2004, aplicable únicamente en caso de denegación de embarque, ¿es aplicable en el marco de una compensación solicitada por un pasajero que ha sufrido un retraso del vuelo y no una denegación de embarque?
- b) En caso de respuesta afirmativa a la pregunta anterior, el plazo señalado en el artículo 3, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) n.º 261/2004 («con una antelación mínima de cuarenta y cinco minutos respecto de la hora de salida anunciada»), que está relacionado con el problema del *overbooking* y ciertos objetivos de seguridad, ¿debe interpretarse, en este caso, como «una antelación mínima de cuarenta y cinco minutos respecto de la nueva hora de salida del vuelo retrasado, publicada en los paneles informativos del aeropuerto o comunicada a los pasajeros»?

2) Sobre la carga de la prueba de la «presentación a la facturación»

En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión, letra a), es decir, en caso de que el artículo 3, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) n.º 261/2004 sea aplicable a una compensación solicitada por un pasajero que ha sufrido un retraso del vuelo:

- a) ¿Los requisitos establecidos en el artículo 3, apartado 2, letra a), constituyen requisitos previos que incumbe al consumidor justificar para que se aplique el Reglamento, o constituyen una causa de exoneración de la compañía aérea que permite a esta aportar el registro

de pasajeros para demostrar que el consumidor no se presentó a la facturación «en las condiciones requeridas y a la hora indicada previamente y por escrito (inclusive por medios electrónicos) por el transportista aéreo, el operador turístico o un agente de viajes autorizado, o bien, de no indicarse hora alguna, con una antelación mínima de cuarenta y cinco minutos respecto de la hora de salida anunciada» según prevé el artículo 3, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) n.º 261/2004, habida cuenta de los avances tecnológicos que actualmente permiten la emisión electrónica de tarjetas de embarque desmaterializadas, la inexistencia de indicaciones horarias en las tarjetas de embarque en papel, la consiguiente inexistencia de cualquier obligación de presentarse físicamente en un mostrador de facturación y la circunstancia de que solo las compañías aéreas disponen de todos los datos sobre la facturación de los pasajeros hasta el cierre de las actividades de facturación?

- b) ¿El principio de efecto útil, los objetivos del Reglamento (CE) n.º 261/2004 y el elevado nivel de protección de los pasajeros y los consumidores en general que garantiza este Reglamento u otras disposiciones o normas de Derecho de la Unión se oponen a imponer única y exclusivamente al pasajero la carga de la prueba de su presentación a la facturación «en las condiciones requeridas y a la hora indicada previamente y por escrito (inclusive por medios electrónicos) por el transportista aéreo, el operador turístico o un agente de viajes autorizado, o bien, de no indicarse hora alguna, con una antelación mínima de cuarenta y cinco minutos respecto de la hora de salida anunciada» según prevé el artículo 3, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) n.º 261/2004, habida cuenta de los avances tecnológicos que actualmente permiten la emisión electrónica de tarjetas de embarque desmaterializadas, la inexistencia de indicaciones horarias en las tarjetas de embarque en papel, la consiguiente inexistencia de cualquier obligación de presentarse físicamente en un mostrador de facturación y la circunstancia de que solo las compañías aéreas disponen de todos los datos sobre la facturación de los pasajeros hasta el cierre de las actividades de facturación?

[omissis]