

**Asunto C-451/20****Petición de decisión prejudicial****Fecha de presentación:**

23 de septiembre de 2020

**Órgano jurisdiccional remitente:**

Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Austria)

**Fecha de la resolución de remisión:**

25 de agosto de 2020

**Parte demandante:**

Airhelp Limited

**Parte demandada:**

Austrian Airlines AG

[*omissis*]

El Landesgericht Korneuburg, como órgano jurisdiccional de apelación [*omissis*], en el asunto de la parte demandante **Airhelp Ltd**, [*omissis*] Central Hong Kong (Hong Kong), [*omissis*] contra la parte demandada **Austrian Airlines AG**, 1300 Wien-Flughafen (Aeropuerto de Viena, Austria), [*omissis*] por **300,00 euros** [*omissis*], en el marco del recurso de apelación interpuesto por la parte demandada contra la sentencia del Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Distrito de Schwechat, Austria) de 6 de abril de 2020, [*omissis*] en sesión a puerta cerrada, ha adoptado la siguiente

**Resolución**

[...]

[I] Plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 267 TFUE, las siguientes **cuestiones prejudiciales**:

[1] ¿Debe interpretarse el artículo 3, apartado 1, 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 («Reglamento n.º 261/2004»), en el sentido **de que este Reglamento también es aplicable a una conexión aérea con una única reserva y que consta de dos vuelos, cuando ambos vuelos han de ser efectuados por el mismo transportista aéreo comunitario, si tanto el lugar de salida del primer vuelo como el lugar de destino del segundo vuelo se encuentran en un tercer país y solo el lugar de destino del primer vuelo y el lugar de salida del segundo vuelo se encuentran en el territorio de un Estado miembro?**

*En caso de respuesta afirmativa a la cuestión [1]:*

[2] ¿Debe interpretarse el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), 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 («Reglamento n.º 261/2004»), en el sentido de **que un pasajero también tiene derecho a una compensación con arreglo al artículo 7, apartado 1, de ese Reglamento cuando, según el horario programado, el transporte alternativo ofrecido no llegaría a su destino final más de dos horas después de la hora de llegada prevista del vuelo cancelado, pero de hecho no llega dentro de ese marco temporal[?]**

[II] Se suspende el procedimiento hasta tanto se obtenga la decisión prejudicial del Tribunal de Justicia de la Unión Europea [*omissis*].

#### **Fundamentos:**

El pasajero N\*\*\*\*\* T\*\*\*\*\* tenía una reserva confirmada para la siguiente conexión de vuelo que iba a ser efectuada por la demandada:

- OS 656 de Chişinău (KIV) a Viena (VIE) con los horarios de vuelo previstos para el 29 de mayo de 2019, de 15.55 a 16.40, y
- OS 25 de Viena (VIE) a Bangkok (BKK) con los horarios de vuelo previstos para el 29 de mayo de 2019, de 23.20 hasta las 14.20 del 30 de mayo de 2019.

El vuelo OS 656 fue cancelado faltando menos de siete días para la salida programada. En consecuencia, la demandada cambió la reserva del pasajero al vuelo TK 68 de Estambul (IST) a BKK, con unos horarios de vuelo previstos para el 30 de mayo de 2019, de 1.25 a 15.00. (No se ha podido comprobar de qué modo y con qué horarios fue transportado el pasajero de KIV a IST.) El vuelo TK 68 llegó a BKK a las 16.47, es decir, con un retraso de 1 hora y 47 minutos.

Así pues, con el vuelo TK 68 el pasajero habría llegado a su destino final BKK 40 minutos más tarde que con el vuelo OS 25, que había reservado inicialmente, si

se hubiera efectuado con arreglo al horario previsto. Sin embargo, el retraso real del vuelo TK 68 en relación con la llegada prevista del vuelo OS 25 fue de 2 horas 27 minutos.

(Por lo demás, el vuelo OS 25 —que no fue cancelado, pero que el pasajero no pudo utilizar porque el vuelo de enlace OS 656 había sido cancelado— llegó a BKK a las 15.15, por lo tanto, con un retraso de 55 minutos.)

Aplicando el método de la ruta ortodrómica, la distancia entre KIV y BKK supera los 3 500 km.

El pasajero cedió a la demandante, que aceptó la cesión, su derecho previsto en el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004.

Apoyándose en el artículo 5, apartado 1, letra c), en relación con el artículo 7, apartados 1, letra c); y 2, del Reglamento n.º 261/2004, la **demandante** reclama el pago de 300,00 euros y, en esencia, alega que el pasajero tiene derecho a una compensación porque la demandada no le ofreció un transporte alternativo que le hubiera permitido llegar efectivamente a su destino final, BKK, dentro de las dos horas siguientes a la llegada prevista del vuelo OS 25. Afirma que, no obstante, la demandada tiene derecho a reducir la compensación en virtud del artículo 7, apartado 2, del Reglamento porque llegó a su destino final con una diferencia no superior a cuatro horas.

La **demandada** se opone a la pretensión de la demanda, solicita la desestimación de la demanda y aduce, en resumen, que el pasajero no tiene derecho a una compensación porque el vuelo TK 68 llegó a las 15.00 según lo previsto.

Mediante la **sentencia** recurrida, el Bezirksgericht Schwechat, que conoció del asunto en primera instancia, estimó la demanda. Partiendo de los hechos incontrovertidos [*omissis*] apreciados y expuestos al principio, consideró que, desde el punto de vista jurídico, del texto del Reglamento se desprende claramente que [en el contexto del artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento n.º 261/2004] es determinante la comparación de la hora de llegada prevista del vuelo inicial con la hora de llegada efectiva al destino final con el transporte alternativo. En consecuencia, un transportista aéreo solo queda exento de pagar compensaciones si el pasajero llega efectivamente a su destino final en el vuelo de reemplazo ofrecido no más de dos horas después de lo previsto inicialmente. Cuando no sucede así, el pasajero tendrá derecho a una compensación por la cancelación del vuelo inicial que había planeado tomar, aunque el vuelo de reemplazo —si se hubiera efectuado según la programación— hubiera liberado a la demandada de la obligación de pagar la compensación. En este caso, según el horario previsto, el pasajero debería haber aterrizado en BKK con el vuelo OS 25 a las 14.20, pero en realidad no llegó a su destino final en el vuelo TK 68 hasta las 16.47. Por lo tanto, existe un derecho a compensación, reducido en un 50 % conforme al artículo 7, apartado 2, letra c), del Reglamento n.º 261/2004. El tribunal de primera instancia no abordó la cuestión de si las disposiciones del

Reglamento n.º 261/2004 son en realidad aplicables a los hechos del caso en cuestión.

Contra dicha sentencia, la demandada interpuso **recurso de apelación** ante el órgano jurisdiccional remitente en el que solicita que se modifique la sentencia recurrida en el sentido de que se desestime la demanda. La apelante alega esencialmente que no puede deducirse de la redacción del artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento n.º 261/2004 que, a la hora de establecer el marco temporal allí descrito, deba atenderse a la llegada efectiva al destino final. Por el contrario, entiende que lo determinante es la comparación de la llegada prevista del vuelo reservado inicialmente con la llegada prevista del transporte de reemplazo.

En su **contestación al recurso de apelación**, la demandante opone, en esencia, que la opinión expresada por el órgano jurisdiccional de primera instancia es acertada, pues si se atiende a la hora de llegada prevista del transporte de reemplazo no se garantiza que al pasajero se le ahorre la molestia de llegar tarde a su destino final.

El órgano jurisdiccional remitente, en su calidad de **tribunal de apelación**, debe decidir en segunda y última instancia acerca de las pretensiones de la demandante. A tal efecto, debe [omissis] limitarse a examinar las cuestiones de Derecho.

#### **Sobre las cuestiones prejudiciales:**

##### **Sobre la cuestión [1]:**

A tenor del artículo 3, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004, el Reglamento será aplicable:

- a) *a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado;*
- b) *a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en un tercer país con destino a otro situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado, a menos que disfruten de beneficios o compensación y de asistencia en ese tercer país, cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en cuestión sea un transportista comunitario.*

De la detallada observación preliminar formulada en su sentencia [de 11 de junio de 2020] en el asunto C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses, [EU:C:2020:460] (apartados 31 y ss.), en el que se trataba de una conexión aérea con una única reserva desde Fortaleza (Brasil) vía Lisboa (Portugal) a Oslo (Noruega), podría deducirse que el Tribunal de Justicia solo consideró aplicable el Reglamento n.º 261/2004, con arreglo al artículo 47, apartado 2, del Acuerdo EEE, en relación con su artículo 126, apartado 1, con el punto 8 del Protocolo 1 de dicho Acuerdo y con el anexo XIII del mismo Acuerdo, en las condiciones establecidas por el Reglamento, respecto de los vuelos con salida o destino en un aeropuerto situado

en el territorio de Noruega [*omissis*]. Conforme a esta interpretación, la escala en el territorio de la Unión (Lisboa) no habría tenido el efecto de hacer aplicable el Reglamento n.º 261/2004.

Sin embargo, esto significaría para el presente asunto que el Reglamento n.º 261/2004 no se aplicaría a la conexión de vuelo reservada KIV-VIE-BKK objeto de litigio.

No obstante, es dudoso que el resultado de esta interpretación sea el deseado por el legislador de la Unión, habida cuenta del objetivo, establecido en el considerando 1 del Reglamento, de garantizar un alto nivel de protección.

En efecto, si los dos vuelos no se hubieran reservado juntos, cada uno de los dos vuelos sí entraría en el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 261/2004, dada la clara redacción del artículo 3, apartado 1, del Reglamento. El pasajero perdería su protección solamente porque se trata de una única reserva.

El correspondiente transporte adicional (previsto) con el mismo transportista aéreo, ya sea en un vuelo de enlace hacia el territorio de la Unión o en un vuelo de conexión desde este, privaría así al pasajero de la protección de que gozaría sin el vuelo adicional reservado.

### **Sobre la cuestión [2]:**

En el presente caso, es determinante si la disposición del artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento n.º 261/2004, que establece que,

*[e]n 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, a menos que se les informe de la cancelación con menos de siete días de antelación con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca tomar otro vuelo que les permita salir con no más de una hora de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de dos horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista,*

debe interpretarse en el sentido de que el marco temporal establecido en ella atiende a las horas de salida y llegada previstas o efectivas del transporte de reemplazo. En caso de atender a la llegada programada al destino final (diferencia horaria: 40 minutos), no habría ningún derecho a compensación. En caso de atender a la llegada efectiva (diferencia horaria: 2 horas 27 minutos), sí existiría ese derecho.

Según el lenguaje común, se habla de «permitir» cuando se crean las condiciones de hecho para la consecución de un objetivo, y ya solo depende del destinatario si aprovecha o no la oportunidad que se le ofrece. No obstante, el legislador de la Unión podría haber elegido una redacción más clara si hubiera considerado pertinentes las circunstancias de hecho. Sin embargo, este argumento también puede aplicarse a la inversa, pues si el legislador de la Unión solo hubiera querido

considerar pertinentes los horarios programados del transporte de reemplazo, también habría sido posible una redacción más precisa.

Por consiguiente, resulta aconsejable examinar las versiones en otros idiomas del texto del Reglamento. Dicho examen arroja que la versión inglesa

«[...] are offered re-routing, allowing them to [...]»

y la versión francesa

«[...] un réacheminement leur permettant [...]»

son aproximadamente equivalentes a la versión alemana, en cambio la versión neerlandesa

«[...] [hun een] andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt.»

y la versión danesa

«[...] og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt.»

parece que atienden claramente a la hora efectiva de salida y llegada, mientras que la versión italiana

«[...] e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto.»

no parece que considere relevante la hora efectiva de llegada.

Por lo que aprecia el órgano jurisdiccional de apelación, la jurisprudencia al menos predominante de los tribunales nacionales interpreta que la disposición en cuestión exige una comparación de la hora de llegada prevista del vuelo cancelado con la hora de llegada efectiva del transporte de reemplazo. [omissis]

También el Tribunal de Justicia, en su auto de [27 de junio de 2018, *flightright/Eurowings* (C-130/18, EU:C:2018:496)], tomó como criterio aplicable la diferencia entre la llegada prevista del vuelo cancelado y la llegada efectiva del vuelo de reemplazo. No obstante, en aquel asunto no era posible deducir de los hechos subyacentes si también la diferencia entre la llegada prevista del vuelo cancelado y la llegada efectiva del vuelo de reemplazo había sido de más de dos horas o no. La cuestión prejudicial en aquel asunto tampoco se refería a la interpretación, aquí controvertida, del artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, sino a su relación de tensión con la sentencia del



Tribunal de Justicia de [19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros (asuntos acumulados C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716)].

Sin embargo, la argumentación de la apelante en el sentido de que debe partirse de los horarios programados del vuelo de reemplazo es perfectamente válido, ya que demuestra, mediante dos ejemplos, que, si solo se tienen en cuenta los horarios efectivos del vuelo de reemplazo, se pueden obtener resultados manifiestamente contrarios a los fines del Reglamento n.º 261/2004, a saber, garantizar un alto nivel de protección a los pasajeros para los que la denegación de embarque, las cancelaciones o los grandes retrasos son una molestia (considerandos 1 y 2).

#### Ejemplo 1:

El horario del vuelo cancelado con poca antelación es de 10.00 a 12.00. El pasajero recibe una oferta para un vuelo de reemplazo que debe abandonar su posición de estacionamiento a las 07.00. Sin embargo, este vuelo sufre posteriormente un retraso en la salida de dos horas y media y no abandona su posición de estacionamiento hasta las 09.30. A pesar de que en este supuesto el pasajero sufre dos inconvenientes, a saber, en primer lugar, recibir una oferta que no cumple los requisitos del artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento (lo que también puede significar que tiene que llegar al aeropuerto mucho antes de lo previsto) y, posteriormente, un retraso (aunque sea de menos de tres horas), no tendría derecho a compensación. En este sentido, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo cancelado se vería incluso «recompensado» por el retraso del vuelo de reemplazo.

#### Ejemplo 2:

El horario del vuelo cancelado con poca antelación es de 10.00 a 12.00. El pasajero recibe una oferta para un vuelo de reemplazo que debe abandonar su posición de estacionamiento a las 9.00. Esto reduce la molestia del pasajero, porque en realidad solo tiene que «sufrir» un cambio de reserva, pero esencialmente se mantiene dentro de los horarios de viaje previstos. El pasajero tampoco tendría derecho a compensación. Ahora bien, si el vuelo en cuestión es despachado antes de lo previsto debido a la rapidez del embarque (porque, por ejemplo, se transportan muchos menos pasajeros en el vuelo de reemplazo), de modo que pueda abandonar su posición de estacionamiento a las 8.55, por ejemplo, esto significaría que el pasajero ahora sí tendría derecho a una compensación porque el vuelo sale más de una hora antes que el vuelo reservado inicialmente. Por lo tanto, el transportista aéreo estaría en mejor posición si se hubiera tomado su tiempo al embarcar y el pasajero recibirá una compensación por el hecho de que el vuelo sale unos minutos antes, aunque, a diferencia del ejemplo anterior, los horarios de vuelo apenas han cambiado. En este caso, el transportista aéreo del vuelo cancelado sería «penalizado» por un rápido embarque del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo de reemplazo.

En la redacción del artículo 5, apartado 1, letra c), incisos ii) y iii), del Reglamento n.º 261/2004 no hay ningún elemento indicativo de que, al establecer los marcos temporales del transporte de reemplazo, se pretendiera hacer una diferenciación de modo que, por lo que se refiere a las horas de salida; hubiera que atender a las horas programadas y, en el caso de las horas de llegada, a las horas efectivas.

Adicionalmente hay que tener en cuenta lo siguiente: Según el tenor de la norma que debe interpretarse («*se les ofrezca*»), esta parece suponer que el transportista aéreo solo tiene que hacer la correspondiente oferta (real y aceptable) de un transporte de reemplazo y, por lo tanto, solo tiene que cambiar la reserva a un vuelo de reemplazo que no necesariamente está obligado a realizar él mismo. Por lo tanto, él mismo no es deudor del transporte de reemplazo en sí, sino que solo tiene que «permitírselo» al pasajero. Pero en este caso cabe plantearse si un eventual retraso del vuelo de reemplazo, que en función de las circunstancias puede no ser atribuible al ámbito de influencia del transportista aéreo demandado, deba ser imputado a este, o si este, ofreciendo el cambio de reserva (y realizándola si el pasajero acepta la oferta), ya ha cumplido todas sus obligaciones para evitar un derecho a compensación.

Esto debe tomarse especialmente en consideración a la luz de la reciente sentencia del Tribunal de Justicia de [12 de marzo de 2020, *Finnair* (C-832/18, EU:C:2020:204)], según la cual las molestias causadas al pasajero por la cancelación del vuelo reservado y el gran retraso del vuelo de reemplazo deben evaluarse por separado y pueden dar lugar a dos derechos de compensación (sentencia [*omissis*] *Finnair*, apartado 31).

Pues bien, si atendemos a la hora efectiva de llegada del vuelo de reemplazo, esto podría dar lugar a consecuencias legales diferentes en situaciones comparables.

### Ejemplo 3:

El vuelo cancelado con poca antelación debería haber llegado a su destino final a las 15.00. El vuelo de reemplazo ofrecido al pasajero llega al destino efectivamente a las 20.00.

### Variante 1

El transportista aéreo cambia la reserva del pasajero a un vuelo de reemplazo que está programado para llegar a su destino final a las 16.00.

En este caso, el pasajero tendría derecho a dos compensaciones. Por una parte, contra el transportista aéreo que debería haber efectuado el vuelo cancelado porque la llegada efectiva del vuelo de reemplazo se produce cinco horas más tarde que la llegada prevista del vuelo cancelado, y por lo tanto no se respetan los límites del artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento. Por otra parte, contra el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo de reemplazo



porque este ha registrado un gran retraso en la llegada al destino final de cuatro horas frente a su propio plan de vuelo.

### Variante 2

El transportista aéreo cambia la reserva del pasajero a un vuelo de reemplazo que está programado para llegar a su destino final a las 18.30.

En este caso, el pasajero también recibirá una compensación del transportista aéreo que debería haber efectuado el vuelo cancelado; sin embargo, no recibirá una compensación del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo de reemplazo porque este ha experimentado un retraso en la llegada de solo 1 hora y 30 minutos frente a su propio plan de vuelo.

En ambos casos, las molestias para el pasajero serán las mismas: la cancelación del vuelo inicial y el retraso de cinco horas frente a la llegada prevista del vuelo cancelado.

Sin embargo, si se atendiera a la llegada programada del vuelo de reemplazo en lugar de a la llegada efectiva, el pasajero recibiría en ambos casos una sola compensación; en la variante 1, del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo de reemplazo; en la variante 2, del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo cancelado.

En consecuencia, en opinión del órgano jurisdiccional remitente, la interpretación que consiste en que debe atenderse a la hora efectiva de llegada del transporte de reemplazo para determinar si se cumple la exención prevista en el artículo 5, apartado 1, letra c), incisos ii) y iii), del Reglamento n.º 261/2004 puede conducir a soluciones en que, o bien situaciones similares tienen consecuencias jurídicas diferentes, o bien se priva al pasajero de un derecho aparentemente adquirido a pesar de que sus molestias hayan aumentado. Estos resultados de la mencionada interpretación parecen ser contrarios a la finalidad del Reglamento, en particular a los considerandos 1 y 2.

Dado que esta cuestión aún no ha sido aclarada definitivamente en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia (por lo que aprecia el órgano jurisdiccional remitente) y dado que el órgano jurisdiccional remitente tiene la intención de realizar una interpretación que difiere de la de otras decisiones de los tribunales nacionales, el órgano jurisdiccional remitente estaba obligado a remitir esta petición.

[omissis]

Landesgericht Korneuburg [omissis]

Korneuburg, a 25 de agosto de 2020

[omissis]