

Asunto C-345/19

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

16 de abril de 2019

Órgano jurisdiccional remitente:

Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de lo Civil y Penal de Düsseldorf,
Alemania)

Fecha de la resolución de remisión:

6 de diciembre de 2018

Parte demandante:

EUflight.de GmbH

Parte demandada:

Eurowings GmbH

[omissis]

Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de lo Civil y Penal de Düsseldorf)

Resolución

En el litigio entre

EUflight.de GmbH y Eurowings GmbH

I.

Se plantea al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial con arreglo al artículo 267 TFUE:

«¿Deben interpretarse los artículos 4, 5, 6 y 7 del Reglamento (CE) n.º 261/[20]04 en el sentido de que los pasajeros que hayan sido transportados en el vuelo reservado al destino final con un adelanto superior a una hora respecto a la hora de salida prevista han de percibir el pago de una compensación, por aplicación analógica del artículo 7 del Reglamento?»

¿Puede reducirse dicha compensación, con arreglo al artículo 7, apartado 2, en función de la distancia del vuelo, cuando la hora de llegada sea anterior a los retrasos mencionados en esta disposición, e incluso anterior a la hora de llegada prevista?

¿Queda excluida la posibilidad de reducción cuando la hora de salida se anticipa respecto a la hora de salida prevista en la misma medida del límite de los retrasos establecido en el artículo 7, apartado 2 (es decir, más de dos, tres o cuatro horas)?»

II.

La demandante reclama, en virtud de derechos cedidos por dos cedentes, el pago de sendas compensaciones por importe de 250 euros cada una con arreglo al artículo 7, apartado 1, 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.

La demandada es un transportista aéreo alemán. Los cedentes reservaron con la demandada un vuelo de Múnich a París, con número EW1926, que, conforme al programa, debía partir de Múnich el 1 de enero de 2018 a las 17.20 horas y aterrizar en París a las 18.45 horas.

El vuelo fue cancelado y se transportó a los cedentes en un vuelo alternativo, con número LH2234, que salió de Múnich el 1 de enero de 2018 a las 15.54 horas y aterrizó en París a las 17.20 horas. Por lo tanto, los cedentes llegaron al destino final con 1 hora y 25 minutos de adelanto respecto al horario previsto, y su vuelo partió también con 1 hora y 26 minutos de adelanto.

III.

En primer lugar, no está claro si un vuelo efectuado con la antelación descrita está comprendido en el ámbito de aplicación del artículo 7 y, en tal caso, si la analogía apreciada es aplicable a todo el artículo, es decir, también a la posibilidad de reducción prevista en el apartado 2.

1.

Cabe preguntarse si un «adelanto» del vuelo efectivamente realizado origina realmente una compensación cuando es superior a una hora pero inferior a tres.

Según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia (sentencia de 19 de noviembre de 2009, *Sturgeon* y otros, C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009/716; en lo sucesivo, «sentencia *Sturgeon*»), para la aplicación analógica del artículo 7 a los retrasos es

necesario que la situación de los pasajeros de vuelos que hayan sufrido retraso sea comparable a la de los pasajeros de vuelos cancelados (apartado 50). Según el Tribunal de Justicia, la razón para el pago de la compensación es que el perjuicio, que se concreta en la pérdida de tiempo, solo puede repararse mediante una compensación (apartados 52 a 54). En la sentencia se declaró que los pasajeros afectados se encontraban en una situación comparable en cuanto al perjuicio en forma de pérdida de tiempo (apartado 54).

En el apartado 57 de la sentencia, el Tribunal de Justicia determina la pérdida de tiempo relevante atendiendo a lo dispuesto en el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento n.º 261/2004, y la cuantifica en el intervalo de tiempo dentro del cual, en caso de cancelación del vuelo, se ha de realizar un transporte alternativo sin incurrir en la obligación de pagar la compensación. El Tribunal de Justicia atiende expresamente a la «duración». A continuación, en el apartado 58 alude de nuevo de forma explícita al postulado de la igualdad de trato. En el apartado 61 vuelve a describir la pérdida de tiempo exclusivamente como retraso igual o superior a tres horas. Posteriormente, en el apartado 62 aprecia un motivo para diferenciar el simple retraso de dos horas o más mencionado en el artículo 6 y el «gran retraso» al que alude el considerando 15, de modo que parece encontrar en el artículo 6 el vacío normativo involuntario para grandes retrasos que justifique la analogía.

En la sentencia *Sturgeon*, no se equipara totalmente a los pasajeros de vuelos cancelados con los pasajeros de vuelos retrasados. En efecto, conforme a la actual jurisprudencia del Tribunal de Justicia, los pasajeros que sufran un retraso de más de dos horas pero menos de tres, aunque padezcan la misma pérdida de tiempo que con una cancelación, no perciben indemnización alguna. Por lo tanto, la cuestión de la reducción se plantea solamente para los vuelos de larga distancia (apartado 63).

Así pues, en principio hay motivos para entender que solo puede dar lugar a compensación un retraso, y no una ejecución anticipada del vuelo.

A esto se añade que el Tribunal de Justicia, en su auto de 27 de junio de 2018, *flightright* (C-130/18, EU:C:2018:496), apartados 21 y 22, hizo una distinción entre cancelación y retraso que justifica que, en caso de cancelación, se conceda la compensación (aun reducida) a partir de dos horas, pero, en caso de retraso, solo a partir de tres horas.

No obstante, en mi opinión, las anteriores consideraciones no se oponen necesariamente a la compensación en caso de adelanto de la salida del vuelo (y, por lo tanto, también de llegada con menos de tres horas de retraso).

En efecto, un «adelanto» puede perfectamente originar una pérdida de tiempo compensable económicamente. De igual manera, la llegada con más de una hora de anticipación respecto al horario previsto no se opone al pago de la compensación por cancelación. El hecho de que, en la sentencia *Sturgeon*, el

Tribunal de Justicia atendiese a la pérdida de tiempo en relación con la «duración» del vuelo (¿o se refiere al tiempo de espera?) no parece ni coherente ni exacto. En efecto, los pasajeros de vuelos cancelados perciben una compensación aunque no sufran pérdida de tiempo alguna si el vuelo alternativo que se les ofrece tiene la misma duración.

Por lo tanto, el perjuicio realmente no reside en una pérdida de tiempo, sino en la pérdida de la posibilidad de disponer de su tiempo (desde una hora antes hasta dos horas después de la hora de llegada prevista) de la forma inicialmente prevista. En consecuencia, parece que el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), no protege solamente el tiempo posterior a la hora de llegada prevista, sino también el tiempo anterior a la hora de salida prevista. A este respecto, el pasajero (o su libertad de disposición) recibe una protección incluso mayor (concretamente, una hora más).

El Reglamento n.º 261/2004 no regula el caso de un adelanto forzado de la salida con el mismo vuelo. Por lo tanto, las inequívocas disposiciones del artículo 6, relativas a retrasos de dos horas o más, no se oponen a un vacío normativo involuntario y, por lo tanto, a una posible analogía. Se cumplen los requisitos para tal analogía, a saber, la necesaria situación comparable de los pasajeros. En consecuencia, es posible afirmar que los pasajeros que son transportados en el mismo vuelo con un adelanto superior a una hora respecto a la hora prevista de salida tienen derecho a una indemnización por analogía con el artículo 7.

2.

A mi parecer, cualquier posible analogía debe dar lugar a la aplicación de todo el artículo 7. No obstante, cabe preguntarse si un transporte adelantado puede constituir un transporte alternativo en el sentido del artículo 8, al cual se remite aquel.

El artículo 8, apartado 1, letra b), prevé la conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables, «lo más rápidamente posible». No obstante, esto podría referirse solamente a un transporte del pasajero lo más rápidamente posible después de la hora de salida inicialmente prevista.

El propio tenor del Reglamento n.º 261/2004 solo regula los casos de retraso, pero no el de una llegada al destino final antes de la hora prevista. Habida cuenta de los considerandos en que se basa el Reglamento, cabe presumir que «lo más rápidamente posible» en el sentido del artículo 8, apartado 1, letra b), se refiere, en todo caso, a un momento posterior a la hora de salida inicialmente prevista. En efecto, el considerando 13 del Reglamento n.º 261/2004 señala que los pasajeros deben recibir atención adecuada mientras esperan un vuelo posterior. Asimismo, el considerando 18 alude a la atención a los pasajeros que esperan un vuelo con retraso.

En este sentido, también cabe aducir que el Reglamento n.º 261/2004 pretende reducir los trastornos y molestias que ocasiona a los pasajeros la cancelación de su vuelo. Por lo tanto, se trata de inducir a los transportistas aéreos a que informen

oportunamente a los pasajeros de una cancelación en el sentido del artículo 5, apartado 1, letra c), antes de la hora de salida prevista, y ofrezcan un transporte alternativo, de modo que los pasajeros puedan optar por otra solución. A este respecto, es lógico que los requisitos que se imponen al transporte alternativo sean inversamente proporcionales a la antelación con la que se informe a los pasajeros de la cancelación. El sentido y la finalidad del Reglamento n.º 261/2004 podrían verse satisfechos únicamente si se interpretase el artículo 7, apartado 2, letra a), de este en el sentido de que no ha lugar a una reducción de la compensación cuando no se respetan los límites de lo razonable, tal y como se definen en el artículo 5, apartado 1, letra c), es decir, cuando el pasajero ha de tomar el transporte alternativo con más de una hora de antelación con respecto a la hora de salida prevista.

No obstante, si el hecho de que en todas las versiones lingüísticas se utilicen solo verbos de posibilidad («kann», «may», «podrá», etc.) se entendiese como una decisión en equidad, la reducción en caso de adelanto de la llegada en tres horas o más no podría considerarse conforme a equidad. No así, en cambio, si el adelanto es inferior.

IV.

Se suspende el presente procedimiento hasta tanto recaiga resolución firme del Tribunal de Justicia.

[*omissis*] [Fecha y lugar]

[*omissis*] [Nombre de la juez que ha dictado la resolución]