

Versión anonimizada

Traducción

C-826/19 - 1

Asunto C-826/19

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

13 de noviembre de 2019

Órgano jurisdiccional remitente:

Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Austria)

Fecha de la resolución de remisión:

29 de octubre de 2019

Parte demandante y recurrente en apelación:

WZ

Parte demandada y recurrida en apelación:

Austrian Airlines AG

REPÚBLICA DE AUSTRIA

[omissis]

Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg)

El Landesgericht Korneuburg, en calidad de órgano jurisdiccional de apelación [omissis], en el asunto de la parte demandante **WZ** [omissis] contra la demandada **Austrian Airlines AG** [omissis] por 250,00 euros, más intereses y gastos [omissis], en el marco del recurso de apelación interpuesto por la parte demandante contra la sentencia del Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Distrito de Schwechat, Austria) de 24 de junio de 2019 [omissis], ha adoptado la siguiente

Resolución

I. Se plantean al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, con arreglo al artículo 267 TFUE, las siguientes cuestiones prejudiciales:

1) ¿Debe interpretarse el artículo 8, apartado 3, 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, en el sentido de que debe aplicarse a dos aeropuertos que se encuentran a corta distancia del centro de una ciudad, si bien solo uno se sitúa en el término municipal, mientras que el otro se ubica en el estado federado vecino?

2) ¿Deben interpretarse los artículos 5, apartado 1, letra c); 7, apartado 1, y 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 en el sentido de que, en caso de aterrizaje en otro aeropuerto de destino situado en el mismo lugar, en la misma ciudad o en la misma región, existe un derecho a obtener una compensación por cancelación del vuelo?

3) ¿Deben interpretarse los artículos 6, apartado 1; 7, apartado 1, y 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 en el sentido de que, en caso de aterrizaje en otro aeropuerto situado en el mismo lugar, en la misma ciudad o en la misma región, existe un derecho a obtener una compensación por gran retraso?

4) ¿Deben interpretarse los artículos 5, 7 y 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 en el sentido de que, para determinar si un pasajero aéreo ha perdido tres horas o más en el sentido de la sentencia del Tribunal de Justicia de 19 de noviembre de 2009, *Sturgeon y otros* (C-402/07 y C-432/07), el retraso se calcula en función de la hora de aterrizaje en el otro aeropuerto de destino o en función de la hora del transporte del pasajero aéreo desde ese segundo aeropuerto, bien hasta el aeropuerto para el que efectuó la reserva, bien hasta otro lugar cercano convenido con el pasajero aéreo?

5) ¿Debe interpretarse el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 en el sentido de que un transportista aéreo que opera vuelos de forma rotativa puede invocar un hecho, en concreto una reducción de la ratio de aproximaciones debida a una tormenta, que se produjo en el antepenúltimo vuelo anterior al vuelo afectado?

6) ¿Debe interpretarse el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 en el sentido de que, en caso de aterrizaje en otro aeropuerto de destino, el transportista aéreo debe ofrecer el transporte a otro lugar por propia iniciativa o en el sentido de que el pasajero aéreo debe solicitar el transporte?

7) ¿Deben interpretarse los artículos 7, apartado 1; 8, apartado 3, y 9, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004 en el sentido de que el pasajero aéreo tiene derecho a una compensación por el incumplimiento de las obligaciones de atención y asistencia establecidas en los artículos 8 y 9?

II. Se suspende el procedimiento hasta que recaiga la decisión prejudicial del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

Fundamentos:

Los siguientes hechos resultan incontrovertidos o han quedado [*omissis*] fijados:

El demandante tenía una reserva confirmada para los vuelos OS 940, salida desde Klagenfurt (KLU) el 21.5.2018 a las 18.35, llegada a Viena (VIE) el 21.5.2018 a las 19.20, así como OS 239, salida de Viena (VIE) el 21.5.2018 a las 21.00, llegada a Berlín Tegel (TXL) el 21.5.2018 a las 22.20, operados por la demandada. La demandada desvió el vuelo OS 239 de Berlín Tegel a Berlín Schönefeld (SXF), siendo los horarios de vuelo reales los siguientes: salida de Viena (VIE) el 21.5.2018 a las 22.07, llegada a Berlín Schönefeld (SXF) el 21.5.2018 a las 23.18. La distancia de Viena a Berlín Tegel o Berlín Schönefeld es inferior a 1 500 km, la distancia desde Klagenfurt no ha sido establecida. La razón para desviar el vuelo de Berlín Tegel a Berlín Schönefeld fue que el vuelo había superado en tres minutos la hora en que empieza a operar la prohibición de vuelos nocturnos en Berlín Tegel. La causa del retraso en la salida fue que el antepenúltimo vuelo anterior al vuelo objeto de la demanda debería haber despegado a las 14.40 de Berlín Tegel y aterrizado a las 15.45 en Viena, pero Eurocontrol, debido a las tormentas en Viena, no asignó una franja horaria a la demandada hasta las 15.53. Los demás vuelos, es decir, los otros dos vuelos anteriores al vuelo en cuestión, se realizaron en gran parte según lo previsto, pero ya no fue posible recuperar el retraso acumulado. La demandada no ofreció al demandante ningún medio de transporte alternativo desde el aeropuerto de Berlín Schönefeld hasta el aeropuerto de Berlín Tegel. El demandante tarda cuarenta y un minutos desde el aeropuerto de Berlín Schönefeld hasta su vivienda y quince minutos desde el aeropuerto de Berlín Tegel.

El demandante reclama a la demandada el pago de 250 euros en concepto de compensación con arreglo al artículo 5 del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el artículo 7 de dicho Reglamento. Fundamenta su pretensión, por una parte, en el retraso en la llegada del vuelo y, por otra, en el hecho de que al demandante no se le ofreció ningún transporte desde el aeropuerto de Berlín Schönefeld hasta Berlín Tegel. Considera que el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 no se aplica porque el aeropuerto de Berlín Schönefeld no está situado en Berlín.

La demandada negó la pretensión del demandante, solicitó la desestimación de la demanda y alegó que el demandante había llegado a su destino final en Berlín con cincuenta y ocho minutos de retraso, que el aeropuerto de Berlín Schönefeld está a solo 24 km del domicilio del demandante y que el aeropuerto de Berlín Tegel está a apenas 8 km del domicilio del demandante. Entiende que en ambos casos es necesario usar un medio de transporte para llegar a la vivienda del demandante. Además, la demandada alegó que concurren circunstancias extraordinarias, tal como se definen en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, pues hubo graves problemas meteorológicos que causaron el retraso.

El Bezirksgericht Schwechat desestimó la demanda y declaró que el cambio del aeropuerto de Berlín Tegel al de Berlín Schönefeld no debía considerarse un cambio esencial de la ruta de vuelo, de modo que no podía estimarse que hubiese habido una cancelación del vuelo. Afirmó que el retraso no fue igual o superior a tres horas. Apreció que no puede reconocerse un derecho al amparo del artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 porque el pasajero no acreditó en qué costes incurrió como consecuencia del traslado desde el aeropuerto.

En el recurso de apelación interpuesto por el demandante contra dicha sentencia se aduce como motivo de apelación que hay una apreciación jurídica errónea, solicitando que se modifique la sentencia recurrida en el sentido de estimar la demanda.

En su contestación al recurso de apelación, la demandada solicita que se desestime la apelación.

El Landesgericht Korneuburg, en su calidad de tribunal de apelación, debe decidir sobre las reclamaciones del demandante en segunda y última instancia.

El hecho de que ni el primer lugar de partida ni el último lugar de llegada del viaje del demandante se encuentren en el partido judicial del Bezirksgericht Schwechat implica, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia (sentencias de 9 de julio de 2009, Rehder, C-204/08, apartado 47, y de 7 de marzo de 2018, flightright y otros, C-274/16, C-447/16 y C-448/16, apartado 48), que no se ha recurrido al foro del lugar de cumplimiento con arreglo al artículo 7, punto 1, del Reglamento n.º 1215/2012. Sin embargo, esta circunstancia debe ser obviada, pues la demandada ha comparecido en el sentido del artículo 26, apartado 1, del Reglamento n.º 1215/2012.

El desenlace del litigio depende de la interpretación de las disposiciones del Reglamento n.º 261/2004, cuyo contenido no es tan evidente como para que se pueda asumir la existencia de un *acte clair*. En esencia, se trata de la interpretación del artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, es decir, en caso de que esta disposición se aplique al asunto concreto, si los hechos deben entenderse como una cancelación, un retraso o una situación independiente, si es posible o no alegar circunstancias extraordinarias y si procede reconocer un derecho a compensación debido al incumplimiento de las obligaciones de atención y asistencia.

Acerca de las cuestiones prejudiciales en detalle:

Sobre la primera cuestión prejudicial:

Tanto el aeropuerto de Berlín Tegel, previsto como destino en el plan de vuelo inicial, como el de Berlín Schönefeld, al que se voló después del cambio del plan de vuelo, son considerados aeropuertos de Berlín, aunque solo el de Berlín Tegel está situado en la ciudad de Berlín. Según las apreciaciones del tribunal de primera instancia, se tardan cuarenta y un minutos desde el aeropuerto de Berlín

Schönefeld a la vivienda del demandante y quince minutos desde el aeropuerto de Berlín Tegel. La cuestión de si los dos aeropuertos están situados en la misma región no recibe la misma respuesta por parte de ambos litigantes. Este órgano jurisdiccional de apelación parte provisionalmente de la premisa de que es aplicable el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, pues son varios aeropuertos de una región, con independencia de que estén situados en diferentes estados federados. Este órgano jurisdiccional de apelación fundamenta esta opinión en que los aeropuertos internacionales de las grandes ciudades no suelen construirse en el centro de la ciudad, sino en las afueras de la ciudad o fuera del municipio.

Sobre las cuestiones prejudiciales segunda y tercera:

El demandante tendrá derecho a una compensación si la prestación se ha visto afectada por una de las incidencias mencionadas en el Reglamento. No es necesario examinar la denegación de embarque, pero el desvío del vuelo a otro aeropuerto de destino en la misma región podría considerarse una cancelación del vuelo o un retraso en la realización del vuelo. La opción de considerar los hechos como una cancelación está respaldada por las apreciaciones del Tribunal de Justicia en su sentencia de 13 de octubre de 2011, Sousa Rodríguez y otros (C-83/10), apartado 30, según la cual cuando se abandona la programación del vuelo inicial procede constatar una cancelación. Por el contrario, el Bezirksgericht Schwechat considera que los hechos son constitutivos de un retraso en la llegada porque el destino final, a saber, la ciudad de Berlín, se alcanzó, aunque con retraso. Por último, existe la posibilidad de que el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 regule un supuesto propio de incidencia en el cumplimiento de la prestación que no debe entenderse como una cancelación ni como un retraso en la llegada. El tribunal de apelación llega a esta conclusión basándose en que, de no ser así, dicha disposición carecería de ámbito de aplicación. El derecho a ser transportado al aeropuerto de destino inicialmente previsto o a otro destino también podría basarse en el artículo 8, apartado 1, o en el artículo 9, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004. Si se desea atribuir un ámbito de aplicación al artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, hay que concluir que dicha disposición concede al pasajero aéreo solo un derecho al transporte al aeropuerto de destino inicialmente previsto o a otro lugar, pero no los demás derechos previstos en caso de cancelación o de retraso, especialmente no el derecho a compensación que en este caso concreto se reclama. En tal caso sería innecesario examinar si concurren circunstancias extraordinarias en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004.

Sobre la cuarta cuestión prejudicial:

Si el Tribunal de Justicia concluye que se trata de un caso de retraso, se suscitaría el problema de su cómputo. Dado que el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 se refiere explícitamente al aeropuerto de destino inicial o a otro destino acordado, parece razonable que el cómputo del retraso no pueda quedar zanjado por la apreciación de que lo decisivo es el aterrizaje en el otro aeropuerto

de destino, sino que habría que considerar el momento en que el pasajero aéreo llega al aeropuerto de destino inicial o al otro destino acordado. Si bien el Bezirksgericht Schwechat asume que el retraso en la llegada no alcanza en ningún caso las tres horas, pasa por alto el hecho de que el primer lugar de partida del demandante era Klagenfurt y de que el viaje comenzó en Klagenfurt (KLU) el 21.5.2019 a las 18.35 (sentencia del Tribunal de Justicia de 26 de febrero de 2013, Folkerts, C-11/11, apartado 47).

Sobre la quinta cuestión prejudicial:

Si el Tribunal de Justicia llega a la conclusión de que existe un derecho a compensación por cancelación o gran retraso en la llegada, deberá tenerse en cuenta la alegación de la demandada de que la cancelación o el retraso se debieron a una circunstancia extraordinaria. Por lo que aprecia este tribunal de apelación, la jurisprudencia del Tribunal de Justicia aún no ha aclarado si los incidentes que se producen en el antepenúltimo vuelo anterior en el sistema de rotación de vuelos legitiman al transportista aéreo para basar una cancelación o un gran retraso en un incidente de este tipo, incluso si se produjo el mismo día (véase el considerando 15 del Reglamento n.º 261/2004). Sin duda alguna, la reducción de franjas horarias que se produjo en este caso fue la causa de que fracasase la planificación de la demandada, que pretendía poder efectuar el vuelo a Berlín Tegel antes de la prohibición de los vuelos nocturnos. No obstante, para garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros aéreos es necesario examinar si debe establecerse una limitación referente a una conexión temporal más estrecha (con independencia del considerando 15 del Reglamento n.º 261/2004) o a un número de vuelos anteriores en el sistema de rotación de vuelos.

Sobre la sexta cuestión prejudicial:

La demandada no proporcionó al demandante el transporte previsto en el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004. En opinión de este tribunal de apelación, es irrelevante que el demandante hubiera necesitado de todos modos un transporte subsiguiente hasta su residencia. Es posible que aparcara su vehículo en el aeropuerto de destino inicial o que hubiera organizado el desplazamiento hasta su vivienda de otro modo, de modo que, a pesar de la corta distancia entre el aeropuerto de Berlín Schönefeld y su residencia, todavía tuviera interés en un transporte subsiguiente hasta el aeropuerto de Berlín Tegel. La doctrina en lengua alemana considera que deben ofrecerse prestaciones de atención, como comida, refrescos, alojamiento en un hotel y también el transporte entre el aeropuerto y el lugar de alojamiento, lo que se interpreta en el sentido de que el transportista aéreo debe conceder estas prestaciones sin necesidad de que sean reclamadas, no una vez que hayan sido solicitadas por los pasajeros aéreos [*omissis*]. En general, el artículo 8 del Reglamento n.º 261/2004 es considerado una prestación de asistencia, diferenciándolo de las prestaciones de atención del artículo 9 del Reglamento n.º 261/2004. Debido a la similitud entre la prestación de transporte del artículo 9, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004 y el derecho al transporte previsto en el artículo 8, apartado 3, del mismo Reglamento, el tribunal

de apelación parte provisionalmente de la premisa de que el transportista aéreo debe ofrecer asimismo esta prestación al pasajero sin que este la solicite (véanse también las conclusiones de la Abogada General Sharpston presentadas en el asunto Sousa Rodriguez y otros, C-83/10, punto 62).

Sobre la séptima cuestión prejudicial:

Si se asume que el transportista aéreo demandado ha incumplido su obligación de transporte hasta el aeropuerto de destino inicial o a otro lugar, habrá incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de los artículos 8 y 9 del Reglamento n.º 261/2004. Algunos órganos jurisdiccionales nacionales consideran que el incumplimiento de la obligación de prestar atención y asistencia hará al transportista aéreo responsable (únicamente) de los daños y perjuicios (por ejemplo, Amtsgericht Königs Wusterhausen [Tribunal de lo Civil y Penal de Königs Wusterhausen, Alemania], resolución de 2 de febrero de 2017, asunto 4 C-1350/16 [omissis]). Sin embargo, el tribunal de apelación deduce de las apreciaciones del Tribunal de Justicia en la sentencia de 13 de octubre de 2011, Sousa Rodriguez y otros (C-83/10), apartado 44, que el incumplimiento de la obligación de realizar prestaciones de atención y de asistencia (también) hace que los pasajeros tengan derecho a obtener compensación (Landesgericht Korneuburg, resolución de 7 de septiembre de 2017, asunto 21 R 246/17z [omissis]). Dado que existe diversidad de opiniones entre los tribunales nacionales acerca de esta cuestión, debe ser aclarada por el Tribunal de Justicia.

[omissis] [Suspensión del procedimiento]

Landesgericht Korneuburg [omissis]

Korneuburg, a 29 de octubre de 2019

[omissis]

[omissis] [firma]