

Asunto C-810/19

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

4 de noviembre de 2019

Órgano jurisdiccional remitente:

Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Fráncfort del Meno, Alemania)

Fecha de la resolución de remisión:

22 de agosto de 2019

Parte demandante y apelante:

Flightright GmbH

Parte demandada y apelada:

Qatar Airways

[*omissis*]

Resolución

En el litigio entre

Flightright GmbH, [*omissis*] Potsdam,

parte demandante y apelante

[*omissis*] y

Qatar Airways [*omissis*],

[*omissis*],

parte demandada y apelada,

[*omissis*] la Sala Vigésimocuarta de lo Civil del Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Fráncfort del Meno)

[omissis] ha resuelto:

I. Plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en virtud del artículo 267 TFUE, las siguientes cuestiones prejudiciales relativas a la interpretación 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:

1) ¿Existe un «vuelo de conexión directa» en el sentido del artículo 2, letra h), del Reglamento (CE) n.º 261/2004 también cuando, en el caso de vuelos que han sido objeto de una única reserva y que tienen programada una escala en un aeropuerto de transbordo situado fuera del territorio de la Unión Europea, se prevé permanecer en el lugar de la escala durante un tiempo prolongado y el vuelo de conexión reservado no es el primer vuelo accesible?

2) En caso de respuesta negativa a la primera cuestión:

¿Debe interpretarse el artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento (CE) n.º 261/2004 en el sentido de que este Reglamento es aplicable también en el caso de un transporte de pasajeros con un vuelo que, pese a no iniciarse en un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro, forma parte de una única reserva que comprende también un vuelo desde un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro, aunque no se trate de un vuelo de conexión directa?

II. Suspender el procedimiento de apelación.

Fundamentos

I.

La demandante actúa en virtud de derechos cedidos por cuatro pasajeros aéreos (en lo sucesivo, «pasajeros»).

Los pasajeros reservaron con la demandada unos vuelos de Fráncfort del Meno (Alemania) a Doha (Catar), con número QR 070, previsto para el 18 de julio de 2018 con salida a las 10.55 h y llegada a las 17.55 h (en ambos casos, hora local), y de Doha a Windhoek (Namibia), con número QR 1373, previsto para el 20 de julio de 2018 con salida a las 2.00 h y llegada a las 10.40 h (siempre hora local).

Para el tiempo de estancia en Doha entre el 18 de julio a las 17.55 h y el 20 de julio de 2018 a las 2.00 h (en total, 32 horas y cinco minutos), los pasajeros reservaron un hotel en dicha ciudad.

También existía una posibilidad de volar de Doha a Windhoek con la demandada el día 19 de julio de 2018 a las 2.00 h.

El 18 de julio de 2018, los pasajeros facturaron en el vuelo de Fráncfort del Meno a Doha. Debían recoger el equipaje en esta última ciudad y entregarlo de nuevo para el vuelo de conexión a Windhoek.

No se ha aclarado aún si los pasajeros ya habían obtenido las tarjetas de embarque para el vuelo de conexión de Doha a Windhoek. Según recuerdan, antes de partir de Fráncfort del Meno habían efectuado una facturación en línea para todo el vuelo hasta Namibia. En cambio, la demandada alega que en Fráncfort del Meno aún no se había expedido ninguna tarjeta de embarque para el vuelo de conexión a Windhoek, sino solamente para el vuelo a Doha.

El vuelo de Fráncfort del Meno a Doha se efectuó con puntualidad y sin retrasos. En Doha, los pasajeros recogieron su equipaje y lo volvieron a entregar para el vuelo de conexión con destino a Windhoek. El vuelo de Doha a Windhoek sufrió un retraso de 5 horas y 52 minutos. En lugar de las 10.40 h, los pasajeros no llegaron a Windhoek hasta las 16.32 h.

Los pasajeros cedieron a la demandante sus derechos de compensación frente a la demandada. La demandante reclama a la demandada el pago de 600 euros por cada pasajero (en total, 2 400 euros) por el retraso en la llegada a Windhoek superior a tres horas.

El Amtsgericht (Tribunal de lo Civil y Penal) desestimó la demanda de pago de 2 400 euros. Para fundamentar su resolución, declaró que el tribunal ante el cual se había presentado la demanda era incompetente, ya que el retraso había afectado a un vuelo entre Doha y Windhoek, y la demandada no era una compañía aérea de la Comunidad Europea. En su opinión, era irrelevante que el primer vuelo hubiese partido de Fráncfort del Meno. Se trataba de dos vuelos diferentes, pues entre ellos mediaba un intervalo de «aproximadamente 56 horas», por lo que no podía considerarse una escala. Según el referido órgano jurisdiccional, el vuelo entre Doha y Windhoek no constituía un vuelo de conexión directa.

Contra la desestimación de su demanda, la demandante ha interpuesto recurso de apelación, sobre el cual debe pronunciarse el Landgericht Frankfurt am Main (órgano jurisdiccional remitente), en su calidad de tribunal de apelación.

II.

El éxito del recurso de apelación depende básicamente de si el vuelo entre Doha y Windhoek debe considerarse un vuelo de conexión directa a efectos del artículo 2, letra h), del Reglamento n.º 261/2004 (en lo sucesivo, «Reglamento») respecto al vuelo de Fráncfort del Meno a Doha.

Si el vuelo entre Doha y Windhoek hubiese de considerarse un vuelo de conexión directa respecto al vuelo de Fráncfort del Meno a Doha, la demandante tendría derecho, en virtud de derechos cedidos por los pasajeros, al pago de una compensación por el importe reclamado, pues en ese caso el «destino final» sería el destino del último vuelo, es decir, Windhoek, y no Doha, que era el destino del primer vuelo.

Tal como declaró el Tribunal de Justicia en la sentencia de 19 de noviembre de 2009, [*omissis*] Sturgeon (C-402/07, EU:C:2009:716), en respuesta a una petición de decisión prejudicial planteada por el Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Alemania) y confirmó la Gran Sala del Tribunal de Justicia en su sentencia de 23 de octubre de 2012, Nelson (C-581/10, EU:C:2012:657), tanto los pasajeros de vuelos cancelados como los de vuelos retrasados pueden invocar el derecho a compensación previsto en el artículo 7 del Reglamento cuando, a causa del retraso, soportan una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas, es decir, cuando llegan al destino final tres o más horas después de la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo.

Este parece ser el caso en el presente asunto, ya que los pasajeros llegaron al destino final de sus vuelos con un retraso de 5 horas y 52 minutos.

Además, según declaró el Tribunal de Justicia en su sentencia de 31 de mayo de 2018, Wegener (C-537/17, EU:C:2018:361), el artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento debe interpretarse en el sentido de que este se aplica al transporte realizado con arreglo a una única reserva y que entre la salida de un aeropuerto situado en territorio de un Estado miembro y la llegada a un aeropuerto situado en territorio de un tercer Estado incluye una escala programada con cambio de aeronave.

Aparentemente todos estos requisitos se cumplen también en el caso de autos, puesto que los vuelos de Fráncfort del Meno a Doha y de Doha a Windhoek fueron reservados con la demandada de manera conjunta y fueron confirmados por esta como un todo en el «recibo de billete electrónico» [*omissis*]. El plan de vuelo de los pasajeros consistía en un viaje a Namibia con escala en Doha, que los pasajeros pretendían utilizar para esperar allí a unos amigos que volaban más tarde y para visitar la ciudad.

El hecho de que el vuelo de conexión a Windhoek se hubiera de efectuar con una aeronave diferente a la del primer vuelo es irrelevante, conforme a la sentencia del Tribunal de Justicia de 31 de mayo de 2018, Wegener (C-537/17, EU:C:2018:361).

Tal como declaró también el Tribunal de Justicia en la sentencia de 11 de julio de 2019, CS y otros (C-502/18, EU:C:2019:604), el hecho de que, en el marco de un vuelo compuesto por dos vuelos, el retraso que origina el derecho a compensación solo se produjera en el segundo de ellos no obsta para que el transportista aéreo que efectuó el primer vuelo esté obligado también al pago de la compensación, si

todo el transporte fue objeto de una reserva única. Conforme a dicha sentencia, es irrelevante que el primer y el segundo vuelo los efectuasen transportistas aéreos diferentes, ya que el transportista aéreo encargado de efectuar el primero también está obligado a pagar la compensación.

La aplicación de esta resolución del Tribunal de Justicia implicaría la obligación de la demandada de pagar la compensación aunque no se trate de un transportista aéreo de la Comunidad y aunque el lugar de partida y de destino del segundo vuelo no se encuentren en el territorio de la Comunidad Europea, puesto que, en cualquier caso, la demandada debe ser considerada como transportista aéreo obligado al pago de la compensación, debido a que el lugar de partida del primer vuelo era Fráncfort del Meno [véase el artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento].

No obstante, el presente litigio presenta la particularidad de que entre el primer y el segundo vuelo mediaba un tiempo de estancia en el lugar de escala de unas 32 horas, y el vuelo de conexión utilizado no era el primero disponible para llegar desde allí hasta el destino final. De hecho, hubiera sido posible tomar el vuelo de conexión 24 horas antes, ya que la demandada ofrecía también el 19 de julio de 2018, con salida a las 2.00 h, un vuelo de Doha a Windhoek, que los pasajeros solo rehusaron utilizar porque esperaban a otros amigos y deseaban visitar la ciudad, para lo cual habían reservado un hotel donde pernoctar en Doha. El vuelo de conexión directa, que también habría sido posible utilizar, era el que partía el 19 de julio, y no el que partía el 20 de julio de 2018.

Por lo tanto, se plantea también la cuestión de si, pese a todo, en tal caso puede hablarse de un «vuelo de conexión directa» en el sentido del artículo 2, letra h), del Reglamento.

De las resoluciones del Tribunal de Justicia, tal como han sido publicadas, no se puede inferir si el tiempo de estancia en el lugar de escala y la posibilidad de utilizar un vuelo de conexión anterior constituyen un criterio decisivo. Ni la sentencia de 31 de mayo de 2018, Wegener (C-537/17, EU:C:2018:361), ni la de 11 de julio de 2013, Folkerts ([*omissis*] C-11/11, EU:C:2013:106), mencionan el tiempo de estancia en el lugar de escala. Sin embargo, el asunto Folkerts versaba sobre una situación en que no se había podido llegar al vuelo de conexión por un retraso en el vuelo de enlace de aproximadamente dos horas y media, lo que lleva a suponer que el tiempo de estancia previsto en el lugar de escala no superaba esa duración. A este respecto, en sus cuestiones prejudiciales, el Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Alemania) utiliza, cuando se trata de vuelos compuestos por diferentes trayectos, la siguiente fórmula: «transporte de personas en dos vuelos sin permanencia significativa en el aeropuerto de transbordo» [*omissis*].

No obstante, de las sentencias del Tribunal de Justicia no se puede deducir con la suficiente seguridad que para obtener el derecho a compensación cuando el retraso se produce solamente en el segundo vuelo, además de una única reserva y una

escala programada, sea necesario que entre la llegada al lugar de escala y la salida desde allí exista una inmediatez cronológica.

Esto depende, en último término, de la definición del concepto de «vuelo de conexión directa» que contiene el artículo 2, letra h), del Reglamento. En opinión de esta Sala la definición del concepto da a entender que debe existir inmediatez cronológica entre el primer y el segundo vuelo, pues el artículo 2, letra h), del Reglamento, para definir el destino final, no se conforma con la combinación de dos vuelos, sino que requiere que los vuelos de conexión sean «directos». Esto sugiere que el segundo vuelo debe ser la primera posibilidad de acceder a un vuelo con rumbo al destino final desde que se llegue al lugar de escala. Si los pasajeros eligen un vuelo posterior porque desean aprovechar la estancia para otros fines distintos del de transbordo (por ejemplo, para esperar a unos amigos o para visitar la ciudad), se pierde la inmediatez y ya no puede hablarse de un vuelo de conexión «directa». La consecuencia sería tener que considerar que se trata de dos vuelos diferentes, de modo que el destino final a efectos del artículo 2, letra h), del Reglamento sería Doha. El segundo vuelo, entre Doha y Windhoek, no estaría comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento, con arreglo a su artículo 3, apartado 1, letra a), ya que no se habría iniciado en el territorio de ningún Estado miembro.

No obstante, no se puede descartar que la respuesta a la cuestión de la aplicabilidad del Reglamento en virtud de su artículo 3, apartado 1, letra a), no dependa realmente de si el segundo de dos vuelos objeto de una reserva única constituye un «vuelo de conexión directa», en la medida en que la reserva única de un vuelo combinado podría ser suficiente para que el Reglamento sea de aplicación. Tal es el objetivo de la segunda cuestión prejudicial.

Dado que se requiere la interpretación de un concepto del Reglamento y las sentencias anteriores no se han pronunciado claramente acerca de la necesidad de una inmediatez cronológica ni sobre el ámbito de aplicación del Reglamento, resulta necesaria una remisión al Tribunal de Justicia en virtud del artículo 267 TFUE.

[omissis]