

Asunto C-561/20

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

26 de octubre de 2020

Órgano jurisdiccional remitente:

Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel (Tribunal
Neerlandófono de la Empresa de Bruselas, Bélgica)

Fecha de la resolución de remisión:

21 de octubre de 2020

Partes demandantes:

Q

R

S

Parte demandada:

United Airlines, Inc.

[omissis] 21 DE OCTUBRE DE 2020

[omissis] Resolución interlocutoria

Petición de decisión prejudicial planteada al Tribunal de Justicia de la Unión
Europea

Nederlandstalige

Ondernemingsrechtbank

Brussel

(Tribunal Neerlandófono de la Empresa de Bruselas)

Resolución

Petición de decisión prejudicial

Sala Décima – Sección H

EN EL LITIGIO ENTRE

1. la Sra. Q
2. la Sra. R
3. el Sr. S.,

demandantes,

en cuya representación comparece meester B. SCHAUMONT, en lugar de meester J. DE MAN, [omissis] [dirección];

4. la sociedad de Derecho extranjero UNITED AIRLINES INC, con establecimiento en Bélgica sito en 1381 Diegem, [omissis] [dirección y código de empresa],

demandada,

en cuya representación comparece meester M. WOUTERS [omissis] [dirección];

.....

[omissis] [Procedimiento ante el órgano jurisdiccional nacional]

.....

I. HECHOS

1. Demandantes

Los demandantes solicitan que se condene a la demandada a pagar a los demandantes un importe de 1 800,00 EUR más los intereses de demora devengados a partir del 6 de septiembre de 2018 y los intereses legales.

Solicitan que se condene a la demandada a abonar las costas del litigio, incluida la indemnización procesal, por importe de 480,00 EUR.

2. Demandada

La demandada solicita que se declare inadmisibile e infundada la demanda.

Solicita que se condene a los demandantes a abonar las costas del litigio, incrementadas en 480,00 EUR en concepto de indemnización procesal.

II. HECHOS

- 1 A través de la agencia de viajes Your Travel Agency (no interviniente en el procedimiento), los demandantes reservaron mediante una única reserva un trayecto desde el aeropuerto de Bruselas-National (Bélgica) al aeropuerto San José International (Estados Unidos de América) *[omissis]*.

Todos recibieron un billete individual emitido por el transportista aéreo Deutsche Lufthansa AG, como se desprende del prefijo del billete «220», y que tenía validez para la totalidad del trayecto desde Bruselas-National a San José *[omissis]*. Sin embargo, fue la demandada quien efectuó materialmente los vuelos. La demandada es un transportista aéreo no comunitario.

Según los términos de la reserva, los demandantes volarían a su destino final en los siguientes vuelos, efectuados por la demandada:

- vuelo LH8854 desde Bruselas (Bélgica) a Newark International (Estados Unidos de América) con salida el 26 de julio de 2018 a las 10.00 hora local y llegada el mismo día a las 12.10 hora local;
 - a continuación, los demandantes tomarían el vuelo UA1222 desde Newark International (Estados Unidos de América) a San José International (Estados Unidos de América) con salida el 26 de julio de 2018 a las 17.05 hora local y llegada el mismo día a las 20.15 hora local.
- 2 El vuelo UA1222 sufrió un retraso y llegó al destino de San José, igualmente destino final de los demandantes, con un retraso de 223 minutos, lo cual supone una demora de más de tres horas *[omissis]*.

Según la demandada, la causa del retraso fue un problema técnico en la aeronave que realizó el vuelo UA1222 *[omissis]*.

- 3 Mediante escrito de 6 de septiembre de 2018, la sociedad Happy Flights (no interviniente en el procedimiento) puso en conocimiento de la demandada que se había subrogado en un crédito de los pasajeros. Requirió a la demandada el pago de 600,00 EUR por persona, lo cual suma 1 800,00 EUR. Invocó el 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 lo sucesivo, «Reglamento n.º 261/2004»), como fundamento jurídico de su reclamación de pago *[omissis]*.

Happy Flights remitió el 3 de octubre de 2018 un recordatorio a la demandada, pues no había recibido respuesta alguna ni se había producido pago alguno entretanto *[omissis]*.

La demandada respondió el 4 de octubre de 2018 a Happy Flights, indicando que el Reglamento n.º 261/2004 no es aplicable porque el retraso se produjo durante el segundo vuelo entre dos aeropuertos situados en los Estados Unidos de América [omissis].

El 5 de octubre de 2018, Happy Flight remitió una respuesta detallada en la que invocaba la jurisprudencia del Tribunal de Justicia para rechazar la tesis de la demandada. Además, instó a la demandada a proceder al pago [omissis].

A su vez, la demandada respondió igualmente de forma detallada mediante escrito de 10 de octubre de 2018 [omissis].

El abogado de Happy Flights, así como el abogado de los demandantes, instaron a la demandada al cumplimiento mediante escrito ampliamente motivado de 11 de octubre de 2018 [omissis].

El 11 de octubre de 2018, la demandada comunicó a su abogado que se ratificaba en su tesis [omissis].

El 3 de mayo de 2019, el abogado de los demandantes puso en conocimiento de la demandada que el crédito cedido a Happy Flights había sido transmitido de nuevo a los demandantes. El abogado requirió una vez más el pago a la demandada [omissis].

- 4 Los demandantes emplazaron a la demandada mediante demanda de 22 de julio de 2019.

III. ADMISIBILIDAD

5 [omissis]

6 [omissis]

7 [omissis] [Cuestión procesal]

8 La demanda es admisible.

IV. PERTINENCIA

1. MARCO JURÍDICO

- 9 En virtud del artículo 3, 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 (en lo sucesivo, «Reglamento n.º 261/2004»), el Reglamento n.º 261/2004 será aplicable «a los pasajeros que

partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado».

Un «vuelo» es «una operación de transporte aéreo [...] realizada por un transportista aéreo que fija su itinerario» (véase, entre otras, la sentencia del Tribunal de Justicia de 10 de julio de 2008, Emirates, C-173/07, EU:C:2008:400, apartado 40).

El Tribunal de Justicia ha declarado que un vuelo con una o más conexiones directas que ha sido objeto de una reserva única forma una unidad a efectos del derecho a compensación de los pasajeros previsto en el Reglamento n.º 261/2004 (véanse, entre otras, las sentencias del Tribunal de Justicia de 11 de julio de 2019, Ceske aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, apartados 16 y 27, y de 31 de mayo de 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, apartados 18 y 19).

Ello implica que la aplicabilidad del Reglamento n.º 261/2004 se aprecia teniendo en cuenta el lugar de salida inicial y el destino final del vuelo (véanse, entre otras, las sentencias del Tribunal de Justicia de 11 de julio de 2019, Ceske aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, apartado 16, y de 31 de mayo de 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, apartado 25).

Cuando los pasajeros salen de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro y su destino final se encuentra en el territorio de un tercer Estado, y se realiza una escala en un tercer país en donde el pasajero cambia de aeronave, será aplicable en principio el Reglamento n.º 261/2004 (véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 11 de julio de 2019, Ceske aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, apartado 18).

- 10 El artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004 establece el derecho del pasajero a una compensación en caso de cancelación de su vuelo. Asimismo, los pasajeros de un vuelo con gran retraso tienen derecho a una compensación cuando llegan a su destino final tres o más horas después de la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo como consecuencia del retraso del vuelo (véanse, entre otras, las sentencias del Tribunal de Justicia de 19 de noviembre de 2015, Sturgeon, C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716, fallo, ratificada por la sentencia del Tribunal de Justicia de 23 de octubre de 2012, Nelson, C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657, fallo).

El artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004 establece la compensación en 250 EUR para vuelos de hasta 1 500 km; 400 EUR para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1 500 km y para todos los demás vuelos de entre 1 500 y 3 500 km, y 600 EUR para los vuelos no comprendidos en las dos categorías anteriores.

2. APLICABILIDAD

- 11 La demandada rechaza que el Reglamento n.º 261/2004 sea aplicable cuando se ha producido un gran retraso en un vuelo con salida y llegada dentro del territorio de los Estados Unidos de América, aun cuando dicho vuelo sea el último vuelo de un

vuelo con conexión directa y el primero haya salido desde un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro.

- 12 Los demandantes invocan la jurisprudencia del Tribunal de Justicia establecida en el asunto Wegener (C-537/17). Si bien los hechos de este asunto son a primera vista análogos a los del presente litigio, el Rechtbank hace constar que en el asunto Wegener el retraso se produjo en el primer vuelo (y, por tanto, en el vuelo que salió desde un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro), efectuado por un transportista aéreo no comunitario.

En el presente litigio, el retraso se produjo en el segundo vuelo, que tuvo lugar entre Newark (Estados Unidos de América) y San José (Estados Unidos de América). Por consiguiente, la solución a que llegó el Tribunal de Justicia en el asunto Wegener no puede aplicarse sin más al presente litigio.

- 13 En la sentencia Ceske aerolinie (C-502/18), el Tribunal de Justicia también examinó un supuesto similar.

El Tribunal de Justicia declaró en esta sentencia que el Reglamento n.º 261/2004 también es aplicable a un segundo vuelo en una serie de vuelos con conexión directa cuando el primer vuelo sale desde un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro. En el citado asunto, el retraso se produjo en el segundo vuelo, realizado por un transportista aéreo no comunitario. En dicho asunto se planteó la cuestión de si el transportista aéreo comunitario que realizó el primer vuelo puede estar obligado al pago de la compensación por un gran retraso producido en el segundo, efectuado materialmente por un transportista aéreo no comunitario.

En el caso de autos, tanto el primero como el segundo vuelo fueron efectuados por la demandada, un transportista aéreo no comunitario. En contraposición al asunto Ceske aerolinie, el caso de autos no versa sobre un transportista aéreo comunitario. La propia compañía aérea comunitaria que emitió los billetes no es parte del procedimiento. Por consiguiente, la solución a que llegó el Tribunal de Justicia en el asunto Ceske aerolinie no puede aplicarse sin más al presente litigio.

La jurisprudencia del Tribunal de Justicia no ofrece suficientes elementos aplicables a los hechos del presente asunto.

- 14 Además, la demandada señala que, si fuera aplicable a la situación en la que se produce un gran retraso en el segundo vuelo de una serie de vuelos con conexión directa, el Reglamento n.º 261/2004 tendría una eficacia extraterritorial contraria al Derecho internacional si el segundo vuelo se desarrollase en su integridad dentro del territorio de un tercer Estado.

Más en concreto, la demandada indica que el retraso se produjo en el territorio de los Estados Unidos de América y las consecuencias del mismo se produjeron exclusivamente en el territorio de dicho Estado. A su juicio, el principio de soberanía impide que el Reglamento n.º 261/2004 se aplique a una situación que se produce dentro del territorio de un tercer Estado.

En su sentencia de 21 de diciembre de 2011, *Air Transport Association of America*, el Tribunal de Justicia reconoció el principio de Derecho consuetudinario internacional conforme al cual cada Estado tiene soberanía plena y exclusiva sobre su espacio aéreo. Asimismo, el Tribunal de Justicia indicó que estos principios generales fueron codificados, entre otros, en el artículo 1 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago (Estados Unidos de América) el 7 de diciembre de 1944 (sentencia del Tribunal de Justicia de 21 de diciembre de 2011, *Air Transport Association of America* y otros, C-366/10, EU:C:2011:864, apartados 103 y 104).

El Derecho de la Unión derivado, como el Reglamento n.º 261/2004, debe respetar las normas jurídicas superiores, tales como el Derecho (consuetudinario) internacional.

De ser correcta la tesis de la demandada, se suscita la cuestión de la validez del Reglamento n.º 261/2004 a la luz del Derecho internacional. El órgano jurisdiccional nacional no está facultado para declarar la invalidez de un reglamento.

- 15 En virtud del artículo 267, párrafo primero, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (en lo sucesivo, «TFUE»), el Tribunal de Justicia será competente para pronunciarse, con carácter prejudicial, sobre la validez e interpretación de los actos adoptados por las instituciones.

Cuando se plantee una cuestión de esta naturaleza ante un órgano jurisdiccional, dicho órgano podrá pedir al Tribunal de Justicia que se pronuncie sobre la misma, si estima necesaria una decisión al respecto para poder emitir su fallo (artículo 267 TFUE, párrafo segundo).

La competencia del Tribunal de Justicia para pronunciarse, con carácter prejudicial, sobre la validez e interpretación del Derecho de la Unión se ejerce exclusivamente a iniciativa de los órganos jurisdiccionales nacionales, con independencia de si las partes del litigio principal han manifestado o no su deseo de que el órgano jurisdiccional someta el asunto al Tribunal de Justicia.

Una petición de decisión prejudicial podrá resultar particularmente útil cuando se suscite una nueva cuestión de interpretación que resulte pertinente para la aplicación uniforme del Derecho de la Unión, o bien cuando la jurisprudencia existente no sea suficientemente clara respecto a un nuevo marco fáctico o jurídico.

- 16 Si bien no está obligado a plantear una cuestión al Tribunal de Justicia, el *Rechtbank* sostiene que necesita una respuesta a las cuestiones prejudiciales planteadas para la resolución del litigio.

En efecto, se suscita un problema de interpretación que puede tener una influencia decisiva en la cuestión de si es aplicable el Reglamento n.º 261/2004 y, en caso de respuesta afirmativa, si el Reglamento n.º 261/2004 es válido.

Además, los hechos del presente asunto no coinciden plenamente con hechos sobre los que ya se haya pronunciado el Tribunal de Justicia.

La cuestión de la validez del Reglamento n.º 261/2004 en las circunstancias del presente asunto es nueva. Solo el Tribunal de Justicia tiene competencia para declarar la invalidez del Reglamento.

- 17 Por consiguiente, el Rechtbank resuelve que es necesario plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales que se recogen en la parte dispositiva de la presente resolución.

[omissis] [Indicaciones relativas a la anonimización de la resolución]

[omissis] [Suspensión del procedimiento tramitado ante el órgano jurisdiccional nacional]

POR ESTOS MOTIVOS,

El Rechtbank, [omissis] [Observaciones procesales]

Declara la admisibilidad de la demanda.

Suspende el procedimiento antes de dictar un nuevo pronunciamiento y plantea al Tribunal de Justicia de la Unión Europea las cuestiones prejudiciales siguientes:

- ¿Deben interpretarse el artículo 3, apartado 1, letra a), y el artículo 7 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, tal como ha sido interpretado por el Tribunal de Justicia, en el sentido de que un pasajero tiene derecho a una compensación económica a cargo de un transportista aéreo no comunitario cuando ha llegado a su destino final con un retraso superior a tres horas como consecuencia de un retraso del último vuelo, cuyo lugar de salida y lugar de llegada se encuentran en el territorio de un tercer país, sin que se haya hecho escala en el territorio de un Estado miembro, de una serie de vuelos con conexión directa que ha comenzado en un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro, siendo así que todos los vuelos han sido realizados materialmente por el transportista aéreo no comunitario y han sido reservados, mediante una única reserva, por el pasajero con un transportista aéreo comunitario que no ha efectuado materialmente ninguno de estos vuelos?
- En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión, ¿vulnera el 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 la interpretación de la primera cuestión, el Derecho internacional, en particular el principio de soberanía plena y exclusiva de un Estado sobre su territorio y su espacio aéreo, en la medida en que tal interpretación hace que el Derecho de la Unión sea aplicable a una situación que se desarrolla en el territorio de un tercer Estado?

[omissis]

[omissis] [Remisión al Tribunal de Justicia de la Unión Europea y fórmula de cierre]

DOCUMENTO DE TRABAJO