

Versión anonimizada

Traducción

C-502/18 - 1

Asunto C-502/18

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

30 de julio de 2018

Órgano jurisdiccional remitente:

Městský soud v Praze (Tribunal Municipal de Praga, República Checa)

Fecha de la resolución de remisión:

17 de mayo de 2018

Partes demandantes:

CS

DR

EQ

FP

GO

HN

IM

JL

KK

LJ

MI

Parte demandada:

České aerolinie a.s.

[*omissis*]

RESOLUCIÓN

El Městský soud v Praze (Tribunal Municipal de Praga, República Checa), en su condición de órgano jurisdiccional de apelación [...], se ha pronunciado sobre el litigio incoado a instancia de:

a/ CS [...]

b/ DR [...]

c/ EQ [...]

d/ FP [...]

e/ GO [...]

f/ HN [...]

g/ IM [...]

h/ JL [...]

ch/ KK [...]

i/ LJ [...]

j/ MI [...]

(demandantes en primera instancia)

contra

České aerolinie, [...] con domicilio social en Praga 6 [...]

(demandada en primera instancia)

en el que los primeros reclaman el pago de 6 600 euros más los intereses de demora y las costas,

relativo a un recurso interpuesto por la demandada contra la sentencia del Obvodní soud pro Prahu 6 (Tribunal del Distrito 6 de Praga, República Checa) de 12 de enero de 2016 [*omissis*] [,] después de que la sentencia del Městský soud v Praze fuera anulada por una decisión del Ústavní soud (Tribunal Constitucional, República Checa) de 31 de octubre de 2017 [...],

en el siguiente sentido:

[procedimiento nacional] [...]

II. El Městský soud v Praze decide plantear la siguiente cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia de la Unión Europea:

«¿Está obligado un transportista comunitario a pagar una compensación a los pasajeros en virtud del artículo 3, apartado 5, segunda frase, 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] cuando este transportista comunitario, como transportista contractual, ha operado el primer tramo de un vuelo con escala en un aeropuerto de un país que no es un Estado miembro, a partir del cual, en virtud de un acuerdo de código compartido (*code sharing*), un transportista no comunitario ha operado el segundo tramo del vuelo y se ha producido un retraso de más de tres horas en la llegada al destino final, generado exclusivamente durante el segundo tramo del vuelo?»

Hechos:

- 1 [Procedimiento nacional] [*omissis*]
- 2 Los hechos del procedimientos son los siguientes: la demandada efectuó el primer tramo del vuelo por cuyo retraso los demandantes le solicitan una compensación, por cuanto que su aeronave (Vuelo OK 350) salió del aeropuerto de Praga conforme al plan de vuelo el 16 de enero de 2014 a las 23.40 y llegó al aeropuerto de Abu Dhabi el 17 de enero de 2014 a las 05.24. La hora prevista de llegada del vuelo eran las 6.05. El segundo tramo del vuelo, una vez efectuada la escala, lo efectuó la compañía Etihad airways conforme al plan de vuelo y a un acuerdo de código compartido (Vuelo OK 3172). La compañía Etihad Airways no es un transportista comunitario. En el marco del segundo tramo del vuelo se produjo un retraso después de la escala. En lugar de salir de Abu Dhabi el 17 de enero a las 10.40, la aeronave no despegó hasta el 17 de enero a las 19.19 y llegó a Bangkok a las 3.53 el 18 de enero. Por consiguiente, el vuelo de 8 606 km de Praga a Bangkok sufrió un retraso de 488 minutos.
- 3 En el marco de su apreciación jurídica, el órgano jurisdiccional de primera instancia llegó a la conclusión de que la demanda presentada constituía una pretensión formulada al amparo del Reglamento (CE) n.º 261/2004 [del Parlamento Europeo y del Consejo] (en lo sucesivo, «Reglamento») que, de conformidad con el artículo 288 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, es directamente aplicable. La aplicabilidad del Reglamento al presente asunto se deriva de sus artículos 3, apartado 1, letra a), y 2, letra h), en relación con la sentencia del Tribunal de Justicia dictada en el asunto C-11/11, en la medida en la que los pasajeros salieron desde el aeropuerto de Praga, es decir, de un aeropuerto situado en un Estado miembro. A continuación, el órgano jurisdiccional entendió que el importe reclamado estaba justificado con arreglo a

lo dispuesto en el artículo 7, apartado 1, letra c), del Reglamento, en relación con la sentencia del Tribunal de Justicia dictada en el asunto C-402/07.

- 4 La principal cuestión jurídica que se planteó es la legitimación pasiva de la demandada. La demandada alegó que carecía de dicha legitimación dado que no era el transportista aéreo encargado de efectuar el tramo del vuelo entre Abu Dhabi y Bangkok [artículo 2, letra b), del Reglamento]. Sin embargo, el órgano jurisdiccional de primera instancia consideró que la demandada era responsable en virtud del artículo 3, apartado 5, segunda frase, del Reglamento según el cual, cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que no tenga contrato con el pasajero dé cumplimiento a obligaciones en virtud del presente Reglamento, se considerará que lo hace en nombre de la persona que tiene un contrato con el pasajero. Por consiguiente, estimó la demanda en su totalidad.
- 5 El órgano jurisdiccional remitente, en su condición de órgano de apelación, confirmó la sentencia del órgano jurisdiccional de primera instancia mediante sentencia dictada el 26 de abril de 2016 [...] y, además, se pronunció sobre el fondo y sobre las costas de la apelación. Durante la sustanciación del procedimiento de apelación, la demandada alegó que el asunto debía someterse a la consideración del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en particular, en lo que respectaba a la apreciación de la responsabilidad del transportista contractual por el tramo del vuelo operado por otro transportista. En esa fase del procedimiento, el órgano jurisdiccional de apelación estimó que la solución a las cuestiones jurídicas que se solicitaba fueran planteadas el Tribunal de Justicia podía deducirse claramente del Reglamento n.º 261/2004, antes citado, en relación con la sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto C-11/11. No estimó que la jurisprudencia del Tribunal de Justicia fuera incoherente, de modo que la sentencia citada en el asunto C-173/07 no incidía en el procedimiento de apelación. Por tanto, el órgano de apelación determinó que un vuelo con origen en un aeropuerto de un Estado miembro de la Unión al que se aplica el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea debe considerarse un único vuelo, aun cuando llegue al aeropuerto de destino final después de una escala (asunto C-11/11). Al igual que el órgano jurisdiccional de primera instancia, se basó en el artículo 3, apartado 5, del Reglamento, con arreglo al cual el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo actúa en nombre de la persona que tiene un contrato con el pasajero afectado. En su opinión, del artículo 3, apartado 5, del Reglamento, según se ha aplicado en el litigio principal, se desprende que la demandada es directamente responsable frente a los demandantes por los perjuicios sufridos a consecuencia del retraso en el tramo del vuelo operado por la compañía Etihad Airways, dado que una característica fundamental de la relación jurídica de «agencia» es que el principal es directamente responsable de los actos del agente. El órgano jurisdiccional de apelación consideró que esa interpretación del Reglamento era plenamente pertinente a la luz de las circunstancias y correcta, dado que la responsabilidad del transportista contractual se deriva del contrato y el transportista no puede escudarse en el hecho de que el tramo del vuelo retrasado fuera efectuado por otra parte, y por cuanto que entendió que esa situación era idéntica a cualquier otra forma de subcontratación. En el marco de su apreciación,

el órgano jurisdiccional de apelación también tuvo en cuenta que otras salas del Městský soud v Praze que se habían pronunciado sobre asuntos con hechos similares habían adoptado también esa misma conclusión. [...] Estimó asimismo que, dado que el importe reclamado por cada demandante era inferior a 50 000 CZK , no cabía recurso de casación ante el Nejvyšší soud ČR (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, República Checa), y así se lo comunicó a las partes en la versión escrita de su sentencia.

- 6 Pronunciándose sobre un recurso de amparo interpuesto por la demandada, el Ústavní soud ČR anuló, mediante sentencia de 31 de octubre de [2017], la sentencia del Městský soud v Praze de 26 de abril de 2016 [...]. El Ústavní soud llegó a la conclusión de que el órgano jurisdiccional de apelación había vulnerado el derecho de las partes a un juicio justo consagrado en el artículo 36, apartado 1, de la Listina základních práv a svobod (Carta de Derechos y Libertades Fundamentales checa), que forma parte del ordenamiento jurídico constitucional de la República Checa [...], al haber indicado incorrectamente a las partes que no cabía recurso de casación. El Ústavní soud entendió que la pretensión formulada traía causa de un contrato con consumidores y que podía constituir el objeto de un recurso de casación ante el Nejvyšší soud contra la resolución del órgano jurisdiccional de apelación, al margen del importe que se reclamase en el procedimiento. También ordenó al órgano jurisdiccional de apelación que examinara las alegaciones recogidas en la resolución del Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Alemania) Xa ZR 132/08, a las que se había remitido la recurrente.
- 7 En el procedimiento ante el órgano jurisdiccional de apelación, la demandada se remitió posteriormente, en apoyo de sus alegaciones, a las sentencias del Bundesgerichtshof Xa ZR 132/08, X ZR 14/12, X ZR 73/16 y X ZR 101/16. También invocó las conclusiones alcanzadas en la sentencia dictada por el Tribunal de Justicia en el asunto C-302/16. En la sentencia Xa ZR 132/08 del Bundesgerichtshof se aborda específicamente una situación análoga a la que constituye el objeto del procedimiento principal, en la que un vuelo sufrió un retraso en un tramo efectuado por un transportista distinto del transportista contractual. En dicho asunto, el Bundesgerichtshof estimó que el transportista contractual no tenía responsabilidad, dado que no era el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo. Posteriormente, en su sentencia X ZR 14/12, el Bundesgerichtshof también estimó, en un asunto similar, que se trataba de dos vuelos independientes. Sin embargo, esas dos sentencias fueron dictadas antes de la sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto C-11/11, en el cual se estableció que un vuelo con escala era un único vuelo. Aunque en la sentencia X ZR 73/16 del Bundesgerichtshof se analizan circunstancias especiales, en la sentencia X ZR 101/16, en relación con la sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto C-302/16 (apartado 27), se llegó a la conclusión de que el Reglamento no podía interpretarse en el sentido de excluir la posibilidad de que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo que tiene obligaciones contractuales eluda las obligaciones que le incumben en virtud del Reglamento mediante un vuelo de conexión operado por un transportista que no está comprendido en el ámbito de aplicación del

Reglamento (véanse los apartados 16 y 18 de dicha sentencia). El Městský soud v Praze deduce pues de lo anterior que las conclusiones alcanzadas en las sentencias, antes citadas, del Bundesgerichtshof respaldan los argumentos de la demandada, aunque no hay que olvidar que la remisión a la sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto C-302/16 no es completamente apropiada, dado que en ella se abordó una situación distinta. Según la sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto C-302/16, cuando se cancela un vuelo, el transportista aéreo encargado de realizarlo debe abonar una compensación a los pasajeros cuando, en lugar de informarles directamente de dicha cancelación, se lo comunica a la persona con la que dichos pasajeros celebraron el contrato (la agencia de viajes).

- 8 Además de a las disposiciones del Reglamento y a las sentencias del Tribunal de Justicia invocadas por los órganos jurisdiccionales checos en primera y segunda instancia, los demandantes se remitieron, en apoyo de sus alegaciones, a la sentencia dictada por el Tribunal de Justicia en el asunto C-559/16, que explica el concepto de «distancia de vuelo», y en la que se considera que un vuelo con escala es un único vuelo, así como a las conclusiones del Abogado General Michal Bobek presentadas el [...] en los asuntos acumulados C-274/16, C-447/[16] y C-448/16. Esas conclusiones analizan fundamentalmente la cuestión de la competencia pero también examinan expresamente la aplicación de los artículos 3, apartado 5, y 13 del Reglamento, y llegan a la conclusión de que el transportista aéreo contractual no puede eludir las obligaciones contractuales acordadas con el pasajero subcontratando una parte del servicio de transporte a otro transportista aéreo. En este sentido, la posición jurídica del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo se deriva de la posición jurídica del transportista contractual. En esas circunstancias, el transportista contractual es el principal y el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo es el agente (véanse, en particular, los puntos 75 a 77 de las conclusiones).
- 9 En el procedimiento sustanciado ante el Městský soud v Praze una vez devueltos los autos quedó acreditado que el transportista aéreo Etihad Airways no es un transportista comunitario en el sentido del artículo 2, letra c), del Reglamento.
- 10 En el asunto de que conoce, el Městský soud v Praze ha adoptado su decisión considerando que la controversia entre las partes debe resolverse exclusivamente con arreglo al Reglamento que, conforme al artículo 288 TFUE, es vinculante y directamente aplicable. Por otro lado, la pretensión tampoco puede prosperar con arreglo al Derecho nacional. Se trata de una pretensión de indemnización por daños morales y el Derecho checo no prevé, con carácter general, la obligación de indemnizar tales daños en caso de conducta ilegal, a menos que, conforme al artículo 2894 de la Zákon č. 89/2012 Sb. ([...] nový občanský zákoník) (Ley n.º 89/2012 del nuevo Código Civil), dicha obligación haya sido pactada expresamente o esté específicamente prevista en la ley. Pues bien, el Código Civil únicamente establece la obligación de reparar los daños morales en caso de injerencia ilegal en los derechos naturales de una persona (artículo 2956), daños intencionados o dolosos a la propiedad (artículo 2969, apartado 2), o en el caso de personas que legítimamente sufran el perjuicio (que pueden no haber sufrido

directamente) como una desgracia personal (artículo 2971), en relación con paquetes vacacionales (perjuicios por trastornos sufridos durante las vacaciones — artículo 2543) o en caso de vulneración grave de los derechos que se atribuyen a los miembros de asociaciones (artículo 261). Procede añadir, en este contexto, que la disposición que hace referencia a la indemnización por los trastornos sufridos durante unas vacaciones, recogida en el artículo 2543 del Código Civil, puede invocarse, con carácter general, frente a los turoperadores, y que estos incurren en responsabilidad cuando el circuito no se realiza o se reduce sustancialmente. Esa normativa es la que más se aproximaría al supuesto del asunto de que se trata, pero regula obligaciones de las agencias de viajes, no de los transportistas. El artículo 3, apartado 2, de la *Zákon o obchodních korporacích* (Ley de Sociedades) también prevé la indemnización de los daños morales. Se considera que esa obligación surge cuando la ilegalidad se deriva del incumplimiento de las normas previstas en la Ley de Sociedades, en particular, sobre el funcionamiento interno de las mismas. El artículo 31a de la *Zákon.č. 82/1998 Sb* (Ley n.º 82/1998), que establece la obligación de indemnizar los daños morales en caso de decisión o mala administración de los organismos públicos, tampoco resulta aplicable al presente asunto [...]. No existe jurisprudencia pertinente del *Nejvyšší soud ČR* aplicable al procedimiento de que conoce el órgano jurisdiccional remitente lo cual, en parte, puede explicarse por el breve espacio de tiempo transcurrido desde la entrada en vigor del nuevo Código Civil.

- 11 A la luz de todo lo anterior, el *Městský soud v Praze* ha llegado a la conclusión de que la presente demanda de indemnización por daños morales formulada al amparo del Reglamento únicamente puede prosperar en caso de que se declare que, con arreglo a la segunda frase del artículo 3, apartado 5, del Reglamento, en lo que respecta a un vuelo que incluye una escala, el transportista contractual (la demandada) es responsable incluso del retraso producido en un tramo del vuelo del que se encargaba otro transportista que no es un transportista comunitario. Dicho órgano jurisdiccional fundamenta su razonamiento en que, en los vuelos que incluyen una escala, puede haber varios transportistas encargados de efectuar el vuelo, siendo cada uno de ellos los encargados de efectuar el vuelo con respecto al tramo del mismo que efectivamente operan [artículo 2, letra b), del Reglamento]. El objetivo del Reglamento, a saber, garantizar un nivel elevado de protección de los pasajeros, aboga a favor de que se considere que existe responsabilidad del transportista contractual, dado que si el transportista aéreo encargado de efectuar un tramo del vuelo desde un aeropuerto que no está situado en la Unión no es un transportista comunitario, como ocurre en el presente caso, será imposible obtener una compensación en virtud del Reglamento [artículo 3, apartado 1, letra b), del Reglamento]. Por otro lado, es evidente que el hecho de que el transportista contractual abone una compensación no impide que dicha sociedad se la reclame después al transportista encargado de efectuar el vuelo (véase el artículo 13 del Reglamento). Aboga en contra de que se decrete la existencia de responsabilidad el hecho de que el Reglamento, con la excepción de su artículo 3, apartado 5, segunda frase, parta de la premisa de que el transportista encargado de efectuar el vuelo es quien debe responder de cualquier perjuicio.

Ello queda corroborado por la jurisprudencia del Bundesgerichtshof de la República Federal de Alemania, según el cual es evidente que, incluso aplicando la segunda frase del artículo 3, apartado 5, del Reglamento, no es posible considerar al transportista contractual responsable del abono de una indemnización. Las discrepancias que existen entre la jurisprudencia de los órganos jurisdiccionales checos y alemanes aboga por que se unifique la jurisprudencia del Tribunal de Justicia a través de una sentencia. En estas circunstancias, el órgano jurisdiccional remitente acuerda suspender el procedimiento de que conoce con arreglo a los artículos 109, apartado 1, letra d), y 211 del Občanský soudní řád (Ley de Enjuiciamiento Civil) y, en virtud del artículo 267 TFUE, letra b), plantear la cuestión prejudicial que consta en la parte II del fallo de la presente resolución al Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

[omissis] [Cuestiones procesales, información sobre recursos] [omissis] [omissis]