Versión anonimizada

Traducción

C-49/22 - 1

Asunto C-49/22

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

24 de enero de 2022

Órgano jurisdiccional remitente:

Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Korneuburg, Austria)

Fecha de la resolución de remisión:

4 de enero de 2022

Parte demandada y recurrente en apelación:

Austrian Airlines AG

Parte demandante y recurrida en apelación:

TW

[*omissis*]

El Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Korneuburg), como tribunal de apelación, en el asunto entre la parte demandante **TW** [*omissis*], y la parte demandada **Austrian Airlines AG** [*omissis*], aeropuerto de Viena [*omissis*], con una cuantía de **1 000,00 euros** [*omissis*], con motivo del recurso de apelación interpuesto por la parte demandada contra la sentencia del Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Distrito de Schwechat) de 13 de abril de 2021, 26 C 276720p-12 [*omissis*], ha adoptado la siguiente resolución:

[I] Plantear las siguientes cuestiones al Tribunal de Justicia de la Unión Europea para que se pronuncie con **carácter prejudicial** en virtud del artículo 267 TFUE:

[1] ¿Deben interpretarse el artículo 5, apartado 1, letra a), y el artículo 8, apartado 1, letra b), 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 considerarse como conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables, que ha de ofrecer el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en caso de cancelación, en particular, un vuelo de repatriación realizado en el marco del ejercicio de la soberanía de un Estado, si el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo no puede acreditar el derecho al transporte del pasajero, pero podría registrar a este a tal efecto y sufragar los gastos y, en virtud de un acuerdo contractual con el Estado, realiza finalmente el vuelo con la misma aeronave y en el mismo horario de vuelo que se había previsto para el vuelo inicialmente cancelado?

[2] ¿Debe interpretarse el artículo 8, apartado 1, 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 un pasajero que se registra para un vuelo de repatriación descrito en la primera cuestión y que contribuye obligatoriamente a los gastos ocasionados al Estado por tal concepto, tiene derecho, frente al transportista aéreo, de forma inmediata en virtud del Reglamento 261/2004, al reembolso de los referidos gastos, aunque estos no consistan exclusivamente en puros gastos del vuelo?

[II] [omissis] [Suspensión del procedimiento]

FUNDAMENTACIÓN

A. Hechos

La demandada es una compañía aérea austriaca. El demandante y su esposa disponían, cada uno de ellos, de reservas confirmadas para los vuelos OS 17, el 7 de marzo de 2020, de Viena (VIE) a Mauricio (MRU) y OS 18, el 20 de marzo de 2020, de Mauricio (MRU) a Viena (VIE), operados por la demandada. Ambos vuelos formaban parte de una oferta de viaje combinado para los demandantes.

Mientras que el vuelo OS 17 se efectuó según lo previsto, la demandada canceló el vuelo OS 18, el 18 de marzo de 2020, debido a la pandemia del COVID 19 y a las medidas adoptadas por el Gobierno Federal de Austria en relación con la misma. A pesar de disponer de los datos de contacto del demandante y de su esposa, no se puso en contacto con ellos y, por tanto, no les informó de sus derechos en virtud del artículo 8, apartado 1, del Reglamento 261/2004. Hasta el 19 de marzo de 2020 el demandante y su esposa no recibieron una llamada del operador turístico que les informó de la cancelación y de un vuelo de repatriación

organizado por el Ministerio de Asuntos Exteriores austriaco para el 20 de marzo de 2020. En esa fecha ya no operaban otros vuelos regulares.

El demandante y su esposa se inscribieron en línea para este vuelo en el sitio web del Ministerio de Asuntos Exteriores. A tal efecto, cada uno de ellos pagó una contribución obligatoria por los gastos al Ministerio de Asuntos Exteriores de 500 euros. El vuelo fue operado por la demandada con el número OS 1024 a la misma hora a la que estaba programado el vuelo OS 18. La demandada no tuvo posibilidad de reubicar a pasajeros en este vuelo de repatriación, pero podría haber registrado a los pasajeros en el sitio web del Ministerio de Asuntos Exteriores, y reembolsado los gastos. De los 500 euros que cada pasajero estaba obligado a pagar, la demandada recibió una parte no cuantificada.

La esposa cedió al demandante sus derechos derivados de la cancelación del vuelo OS 18.

B. Alegaciones y pretensiones de las partes

Mediante demanda presentada el 14 de septiembre de 2020, el **demandante** solicitó inicialmente la cantidad de 900 euros, más intereses. Alegó que el vuelo OS 18 había sido operado por la demandada, pero que se le había cobrado «dos veces» la cantidad de 900 euros. Mediante escrito redactado el 27 de enero de 2021, el demandante amplió su demanda a 1 000 euros, más intereses y argumentó que, aunque la demandada había cancelado el vuelo OS 18, finalmente lo había efectuado en calidad de «vuelo gubernamental encubierto», por el que los viajeros tuvieron que pagar la cantidad de 500 euros cada uno. Por lo tanto, el vuelo se llevó a cabo, pero «fue cobrado dos veces por un importe de 500 euros». En contra de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 1, letra b), del Reglamento 261/2004, la demandada no solo no ofreció ni organizó un transporte de sustitución, sino que incluso cobró gastos por el transporte organizado por el propio demandante. Al incumplir, a este respecto, las obligaciones que le incumben en virtud del Derecho de la Unión, debe responder de los daños sufridos por el demandante debido a que tuvo que buscar, a sus expensas, un transporte alternativo y la necesaria ayuda.

La **demandada** solicitó que se desestimara la demanda; negó y replicó, en esencia, que el vuelo OS 18 había tenido que ser cancelado debido a la pandemia del COVID 19. El demandante alcanzó su destino final gracias a una operación de repatriación del Ministerio de Asuntos Exteriores, sin que ella hubiera facturado remuneración alguna por este concepto. Alega que la reserva del vuelo OS 18 formaba parte de un viaje combinado, y que el demandante no ha acreditado el precio del correspondiente billete, por lo que la demanda carece de pertinencia. El operador turístico no le comunicó los datos del demandante. Entiende que el vuelo de repatriación no es un vuelo de sustitución en el sentido del artículo 3, apartado 3, del Reglamento 261/2004, ya que no se trata de un precio a disposición del público. No se disponía de otros vuelos regulares. La decisión de quién debía ser

transportado en el vuelo de repatriación era responsabilidad exclusiva del Ministerio de Asuntos Exteriores, por lo que no pudo reubicar al demandante en dicho vuelo.

C. Antecedentes del procedimiento

El **tribunal de primera instancia** estimó la pretensión principal de la demanda, pero desestimó la reclamación adicional relativa a una pequeña cantidad de intereses sin que fuera impugnada. Estableció los hechos tal y como se han resumido anteriormente, y concluyó, desde el punto de vista jurídico, que la demandada había cancelado el vuelo OS 18 y que estaba obligada, en virtud del artículo 5, apartado 1, letra a), del Reglamento 261/2004, a ofrecer asistencia conforme al artículo 8 de dicho Reglamento. En caso de incumplimiento de esta obligación, los pasajeros tienen derecho a reclamar una compensación que se deriva directamente del Derecho de la Unión. Al no informar a los pasajeros de la cancelación y de las opciones previstas en el artículo 8 del Reglamento 261/2004, la demandada incumplió sus obligaciones y es responsable del perjuicio valorado en 500 euros en cada caso. La declaración de cesión cubre la reclamación por el demandante de los derechos de su esposa. Aun cuando fuera necesario un comportamiento culposo de la demandada para el ejercicio del derecho a reparación, este existió porque no registró a los pasajeros en el sitio web del Ministerio de Asuntos Exteriores y asumió el coste del vuelo de repatriación.

El **recurso de apelación** de la demandada se dirige contra la anterior sentencia, solicitándose que se modifique esta en el sentido de desestimar la demanda, y con carácter subsidiario, se interpone un recurso de anulación. En la medida en que es pertinente a los efectos del procedimiento de remisión prejudicial, la recurrente en apelación alega que no se le puede imputar una conducta culposa que haya sido causante de los perjuicios sufridos por los pasajeros. Alega que no tuvo la posibilidad de reubicarlos; ya no operaban otros vuelos regulares, y el vuelo de repatriación no es un transporte de sustitución en el sentido del artículo 8 del Reglamento 261/2004, ya que no pudo influir en el cambio de reserva de pasajeros para dicho vuelo. Al contrario, el vuelo constituye una medida soberana del Estado destinada a traer a los ciudadanos de vuelta a casa. Entiende que excedería del deber de diligencia que incumbe al transportista aéreo exigirle que registre pasajeros para tales vuelos. Además, los 500 euros por pasajero no constituyen un precio de transporte regular, sino una contribución a los costes percibida por la República de Austria. Aun cuando hubiera informado a los pasajeros del vuelo de repatriación del Ministerio de Asuntos Exteriores, estos habrían tenido que pagar la citada contribución. Pero, aunque dicho pago se considerara un perjuicio, el hecho dañoso habría sido la cancelación del vuelo OS 18. Esta, a su vez, fue necesaria debido a la pandemia del COVID 19, y no puede reprocharse a la recurrente en apelación.

En su **contestación al recurso de apelación**, el demandante solicita que se desestime dicho recurso. Sostiene, en esencia, que la tesis defendida por el órgano jurisdiccional de primera instancia es correcta.

El órgano jurisdiccional remitente, como **tribunal de apelación**, debe pronunciarse en segunda y última instancia sobre las pretensiones del demandante. A este respecto, debe, en virtud de las normas establecidas por el Derecho procesal nacional, limitarse al examen de las cuestiones de Derecho.

D. Fundamentos de Derecho

La obligación del transportista aéreo de prestar asistencia se desprende de las siguientes disposiciones del Reglamento 261/2004:

«Artículo 5 — Cancelación de vuelos

1. En caso de cancelación de un vuelo:
 - a) el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá asistencia a los pasajeros afectados conforme al artículo 8, [...]

Artículo 8 — Derecho al reembolso o a un transporte alternativo

1. Cuando se haga referencia a este artículo, se ofrecerán a los pasajeros las opciones siguientes: [...]
 - b) la conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables, lo más rápidamente posible, [...]

E. Fundamentación de la petición de decisión prejudicial

Sobre la primera cuestión prejudicial

Con carácter preliminar, procede señalar que la prestación de asistencia y repatriación en casos de emergencia en el marco de la protección consular es una de las funciones consulares de la República de Austria (artículo 3, apartado 2, punto 5, de la KonsG; Ley consular). Su ejercicio constituye una actividad soberana del Estado (véase RIS-Justiz RS0132961). El transportista aéreo demandado participó en ella como socio contractual de la República de Austria, pero no tuvo ninguna influencia en su decisión.

Por lo tanto, la resolución del litigio depende de la correcta interpretación de los términos «ofrecerá», que figura en el artículo 5, apartado 1, letra b), del Reglamento 261/2004, y «condiciones de transporte comparables» que figura en el artículo 8, apartado 1, letra b), del mismo Reglamento.

El término «ofrecerá» utilizado en el artículo 5, apartado 1, letra b), del Reglamento podría entenderse en el sentido de que, si bien el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no está obligado a realizar él mismo el transporte de sustitución, debe, en cambio, conferir al pasajero un derecho efectivo frente a otro transportista aéreo. Esto se corresponde con la opinión expresada por una parte de la doctrina según la cual el transportista aéreo debe adquirir billetes para el vuelo de sustitución y ponerlos a disposición del pasajero [*omissis*]. El artículo 2, letra f), del Reglamento 261/2004 define como «billete», todo documento válido que dé derecho al transporte, [...] expedido o autorizado por el transportista aéreo o por su agente autorizado.

Ello coincide, en esencia, con la argumentación de la parte recurrente en apelación, que alega que en el presente caso no habría estado en condiciones de proporcionar a los pasajeros tal derecho.

Si la obligación del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo se refiere a la concesión de un derecho, pero no puede proporcionar tal derecho, podría considerarse que la falta de adopción de otras medidas, como en este caso el registro de los pasajeros para un vuelo de repatriación, no constituye un incumplimiento de las obligaciones de asistencia previstas en el artículo 8 del Reglamento 261/2004 y que, por consiguiente, tampoco existe un vínculo de conexión con el derecho a compensación en el sentido de la sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto Sousa Rodríguez y otros, C-83/10.

No obstante, según el órgano jurisdiccional remitente, también existen argumentos en favor de la tesis de que la obligación prevista en el artículo 8, apartado 1, letra b), del Reglamento 261/2004 no se limita a los supuestos en los que el transportista aéreo puede conferir tal derecho.

Por una parte, por lo que respecta al artículo 9, apartado 1, letra b), del Reglamento 261/2004, el Tribunal de Justicia ha declarado que esta disposición no define el régimen que regula las relaciones contractuales que puedan derivarse del cumplimiento de esta obligación (Niki Luftfahrt, C-530/19, apartado 28). En definitiva, el Tribunal de Justicia negó que el transportista aéreo estuviera obligado, en virtud del Derecho de la Unión, a asumir las modalidades de alojamiento como tales. Debido a la misma finalidad de estas dos disposiciones, esta solución podría extrapolarse al presente caso. En consecuencia, parece lógico que las obligaciones del transportista aéreo no se limiten a proporcionar al pasajero un derecho directo frente a un tercero.

Por otra parte, al interpretar el Reglamento 261/2004, el Tribunal de Justicia ya se ha referido en varias ocasiones al objetivo de establecer un elevado nivel de protección de los pasajeros, tal como se desprende de su considerando 1 (TAP, C-74/19, apartados 54 y 58, y Austrian Airlines, C-826/19, apartados 26 y 27). Pues bien, la obligación de facilitar un transporte de sustitución lo más rápidamente posible comprende no solo la obligación de ofrecerlo, sino también de asumir su coste. El pasajero no está obligado a contribuir activamente en la

búsqueda de un transporte sustitutivo adecuado (C-354/18, Rusu, apartado 55), pero si, a pesar de todo, lo hace, y puede obtener un transporte de sustitución en condiciones comparables que el propio transportista aéreo no hubiera podido proporcionarle, sería contrario al objetivo de un elevado nivel de protección que la obligación del transportista aéreo de sufragar los costes del transporte de sustitución se extinguiera solo por este motivo.

Sin embargo, en última instancia, la decisión depende también de si un vuelo de repatriación efectuado por el Estado debe considerarse como una «conducción en condiciones de transporte comparables» en el sentido del artículo 8, apartado 1, letra b), del Reglamento 261/2004.

El órgano jurisdiccional remitente considera, a este respecto, que la característica de las «condiciones de transporte comparables» se refiere en primer lugar a las circunstancias concretas del viaje, como el medio de transporte utilizado, las horas de salida y llegada previstas, y el itinerario. Por lo tanto, no tiene ninguna duda de que el vuelo que debe valorarse en el presente caso se realizó en condiciones comparables.

Sin embargo, la recurrente en apelación sostiene que no existe un transporte alternativo en el sentido del artículo 8, apartado 1, letra b), del Reglamento 261/2004, dado que el vuelo de repatriación se realizó a un precio que no está directa o indirectamente a disposición del público y que, por tanto, en virtud del artículo 3, apartado 3, del Reglamento 261/2004, no está comprendido en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento.

El órgano jurisdiccional remitente considera que esta alegación tampoco es concluyente. Procede señalar que el artículo 8, apartado 1, letra b), del Reglamento 261/2004 se refiere únicamente a la «conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables». De esta disposición no puede inferirse que únicamente los vuelos a los que se aplica el Reglamento puedan considerarse transportes de sustitución. Es cierto que el Tribunal de Justicia ha declarado que un vuelo ofrecido como transporte sustitutivo en virtud del artículo 8, apartado 1, del Reglamento 261/2004, y aceptado por los pasajeros también está comprendido en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento (Finnair, C-832/18). Pero esta resolución se dictó en un caso en el que los pasajeros fueron efectivamente reubicados en otro vuelo regular. Por lo tanto, no debe entenderse claramente en el sentido de que, en cualquier caso, un transporte de sustitución debería efectuarse en forma de vuelo que esté comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento.

Sobre la segunda cuestión prejudicial

El Tribunal de Justicia ya ha declarado que, cuando un transportista aéreo incumple las obligaciones que le incumben en virtud de los artículos 8 y 9 del Reglamento 261/2004, los pasajeros están legitimados para invocar un derecho a compensación sobre la base de los elementos enunciados en dichos artículos que

no esté basado en el Derecho nacional de daños (Sousa Rodríguez y otros, C-83/10, apartados 43 y siguientes). Además, por lo que respecta al artículo 9, apartado 1, letra b), del Reglamento 261/2004, ya ha precisado que el derecho a compensación del pasajero se determina en función de los criterios de necesidad, adecuación y razonabilidad (McDonagh, C-12/11, apartado 66, y Niki Luftfahrt, C-530/19, apartado 36).

El órgano jurisdiccional remitente considera que deben aplicarse los mismos criterios al derecho a reembolso en caso de incumplimiento de la obligación establecida en el artículo 8, apartado 1, letra b), del Reglamento 261/2004. Por lo tanto, en un caso como el presente, el transportista aéreo estaría obligado a reembolsar la totalidad de los gastos, aun cuando no se refieran exclusivamente al propio transporte.

El órgano jurisdiccional remitente considera viable esta interpretación en la medida en que contribuye en mayor grado a la consecución de los objetivos perseguidos por el artículo 8, apartado 1, letra b), del Reglamento 261/2004, que consisten en que el pasajero llegue a su destino lo más rápidamente posible [omissis]. De lo contrario, los pasajeros que, por cualquier motivo, pudieran organizar un transporte de sustitución adecuado, que no pudiera ser de hecho organizado por el transportista aéreo, podrían encontrarse en la situación de no poder utilizar dicho transporte debido a los gastos que tendrían que asumir ellos mismos.

F. Cuestiones procesales

[omissis] [Consideraciones de carácter procesal]

[omissis] [Suspensión del procedimiento]

Landesgericht Korneuburg [omissis]

Korneuburg, a 4 de enero de 2022

[omissis]