

Versión anonimizada

Traducción

C-20/21 – 1

Asunto C-20/21

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

13 de enero de 2021

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:

26 de noviembre de 2020

Partes demandantes:

JW

HD

XS

Parte demandada:

LOT Polish Airlines

Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Fráncfort del Meno) [omissis] 26 de noviembre de 2020
[omissis]

[omissis]

Resolución

En el [litigio entre][omissis]

1. JW, [omissis]

2. HD, [omissis]

3. XS, representado por JW y HD, Berlín,

demandantes y recurrentes en apelación

[omissis]

y

LOT Polish Airlines [omissis],

demandada y recurrida en apelación,

[omissis]

[omissis]

la Sala Vigésimocuarta de lo Civil del Landgericht Frankfurt am Main [omissis] ha resuelto, el 26 de noviembre de 2020:

I. Plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, con arreglo al artículo 267 TFUE, la siguiente cuestión prejudicial relativa a la interpretación del Derecho de la Unión:

¿Debe interpretarse el artículo 7, punto 1, letra b), del Reglamento (UE) n.º 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, en el sentido de que, cuando se trate de un vuelo caracterizado por una única reserva confirmada para el conjunto del itinerario y dividido en dos o más trayectos, puede entenderse como lugar de cumplimiento, en el sentido de dicha disposición, también el lugar de llegada del primer trayecto si el transporte en esos trayectos se realiza por dos transportistas aéreos distintos y si la demanda de compensación, presentada con base en el Reglamento (CE) n.º 261/2004, tiene su origen en el retraso del primer trayecto y está dirigida contra el transportista aéreo encargado de realizar el primer trayecto?

II. Suspender el procedimiento de apelación.

Fundamentos

Los demandantes reclaman compensaciones al amparo del Reglamento (CE) n.º 261/2004 a causa del retraso de un vuelo.

Los demandantes tenían una única reserva confirmada para volar el 27 de abril de 2019 de Varsovia a Fráncfort con la demandada (número de vuelo LO 379) con un vuelo de conexión directa con Lufthansa AG de Fráncfort a Malé/Maldivas (número de vuelo LH 704). El vuelo LO 379 estaba programado para salir a las

17.05 hora local y aterrizar en Fráncfort a las 19.00 hora local. Sin embargo, la salida se retrasó, por lo que el vuelo LO 379 no llegó a Fráncfort hasta las 20.07 hora local y los demandantes perdieron su vuelo de conexión a Malé, que despegó a las 20.05 hora local. Los demandantes llegaron a su destino final, Malé, con un retraso de más de 4 horas. La distancia entre Varsovia y Malé supera los 3 500 km.

En primera instancia, los demandantes reclamaron una compensación por un importe de 600,00 euros, así como que se les mantenga indemnes de los costes soportados por contratar a un abogado antes de entablar una acción judicial. La demandada impugnó la jurisdicción territorial e internacional del Amtsgericht Frankfurt am Main (Tribunal de lo Civil y Penal de Fráncfort del Meno, Alemania).

El Amtsgericht Frankfurt declaró la inadmisibilidad de la demanda mediante sentencia de 29 de abril de 2020. Como fundamento de su sentencia expuso la incompetencia de la jurisdicción de Fráncfort, ya que ni el lugar de partida ni el de llegada se encontraban en la demarcación judicial de Fráncfort. Consideró que dicho foro tampoco resulta del Reglamento n.º 1215/2012. Estableció que en el transporte aéreo de pasajeros tanto el lugar de salida contractual como el de llegada contractual deben considerarse como los lugares donde se presta el servicio con carácter principal. Ahora bien, ni el lugar de partida ni el de llegada se encuentran en la demarcación judicial de Fráncfort.

En la apelación, los demandantes siguen argumentando la admisibilidad de la demanda. Afirman que la competencia territorial del Amtsgericht Frankfurt resulta del artículo 7, punto 1, letra b), del Reglamento n.º 1215/2012. Aducen que el hecho de que Varsovia y Malé sean lugares de cumplimiento en el presente caso, no excluye la posibilidad de que haya otros lugares de cumplimiento.

El éxito de la apelación depende decisivamente de si, en el caso de un vuelo caracterizado por una única reserva confirmada para todo el itinerario y dividido en dos o más trayectos, el lugar de cumplimiento en el sentido del artículo 7, punto 1, letra b), del Reglamento n.º 1215/2012 es también el lugar de llegada del primer vuelo, cuando el transporte en cada uno de los trayectos lo realizan dos compañías aéreas diferentes y la acción de compensación interpuesta en virtud del Reglamento (CE) n.º 261/2004 se debió al retraso en el primer trayecto y se dirige contra el transportista aéreo operador del primer trayecto.

Esta cuestión no ha sido resuelta por Tribunal de Justicia hasta la fecha.

Es cierto que el Tribunal de Justicia ha resuelto en su sentencia de 9 de julio de 2009 (asunto C-204/08) que los únicos lugares que presentan un vínculo directo con los citados servicios prestados en cumplimiento de las obligaciones derivadas del objeto del contrato son los de partida y llegada del avión, debiendo precisarse que los términos «lugares de partida y de llegada» son los convenidos en el contrato de transporte celebrado con una única compañía aérea que es el

transportista efectivo. No obstante, aquel caso no puede compararse con el del presente asunto. Aquí, a diferencia de la situación juzgada por el Tribunal de Justicia, no se trata de un vuelo directo, sino de una única reserva de un viaje en avión que consta de dos trayectos, en el que solo el primer trayecto fue efectuado por la demandada.

El Tribunal de Justicia también resolvió en su sentencia de 7 de marzo de 2018 (asuntos acumulados C-274/16, C-447/16, C-448/16) que en el supuesto de un vuelo de conexión, el lugar de llegada del segundo vuelo también debe considerarse como el lugar de ejecución en el sentido del artículo 7, punto 1, letra b), del Reglamento 1215/2012, cuando el transporte en los dos vuelos lo realicen dos transportistas aéreos distintos y el recurso se basa en un incidente que ha tenido lugar en el primero de dichos vuelos, realizado por el transportista aéreo que no es quien contrata con los pasajeros afectados. Expuso que el lugar de llegada del segundo vuelo es uno de los lugares de prestación principal de los servicios objeto de un contrato de transporte aéreo, dado que ese lugar presenta un vínculo suficientemente estrecho con los elementos materiales del litigio. Sin embargo, con ello el Tribunal de Justicia no ha respondido a la cuestión que debe decidirse en el presente litigio sobre si el lugar de llegada del primer vuelo presenta también dicho vínculo suficientemente estrecho. Se podría oponer a tal apreciación el hecho de que en el presente caso el interés principal de las partes seguramente haya sido el transporte hasta el destino final, de modo que el transbordo solo era un medio para el cumplimiento y que era arbitrario que Fráncfort fuera el lugar de transbordo. Sin embargo, en opinión de la Sala, tal apreciación no es obligada. En este contexto, no se puede descartar que también el lugar de llegada del primer vuelo, es decir, Fráncfort, sea un lugar de cumplimiento.

Tampoco el auto del Tribunal de Justicia de 13 de febrero de 2020 (asunto C-606/19) responde a la presente cuestión. En efecto, en dicho auto el Tribunal de Justicia resolvió que, cuando se trate de un vuelo caracterizado por una única reserva confirmada para el conjunto del itinerario y dividido en varios trayectos, puede entenderse como lugar de cumplimiento el lugar de salida del primer trayecto si el transporte en esos trayectos se realiza por dos transportistas aéreos distintos y si la demanda de indemnización, presentada sobre la base del Reglamento (CE) n.º 261/2004 tiene su origen en la cancelación del último trayecto y está dirigida contra el transportista aéreo encargado de realizar ese último trayecto. En cambio, de dicha resolución no se deduce expresamente si esto también se aplica al lugar de llegada del primer trayecto.

[*omissis*]