

Asunto C-33/23

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

24 de enero de 2023

Órgano jurisdiccional remitente:

Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Austria)

Fecha de la resolución de remisión:

24 de enero de 2023

Parte recurrente en apelación:

AA AG

Partes recurridas en apelación:

VM

AG GmbH

[omissis]

REPÚBLICA DE AUSTRIA

LANDESGERICHT KORNEUBURG (TRIBUNAL REGIONAL DE KORNEUBURG)

RESOLUCIÓN

El Landesgericht Korneuburg, en calidad de órgano jurisdiccional de apelación [omissis], en los asuntos

[A] de la parte demandante V***** M*****[omissis]¹ [omissis] contra la demandada A***** A***** AG [omissis] por **250,00 euros**, más intereses y gastos (**22 R 224/22d**); y

¹ [omissis]

[B] de la parte demandante **A***** G***** GmbH** [omissis] contra la demandada **A***** A***** AG**, [omissis] por **800,00 euros**, más intereses y gastos (**22 R 10/23k**);

en el procedimiento sobre los recursos de apelación interpuestos por la demandada contra las sentencias del Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Distrito de Schwechat, Austria)

[A] de 1 de septiembre de 2022, 24 C-203/22s-7, y

[B] de 26 de octubre de 2022, 27 C-174/22y-9,

ha adoptado, en sesión a puerta cerrada, la siguiente resolución:

[I.] [omissis] [Acumulación de los procedimientos nacionales]

[II.] Plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea las siguientes **cuestiones prejudiciales** con arreglo al artículo 267 TFUE:

[1] «¿Debe interpretarse el 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 relación con el Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo, de 21 de junio de 1999, en su versión de la Decisión n.º 2/2010 del Comité de Transporte Aéreo Comunidad/Suiza, de 26 de noviembre de 2010, en el sentido de que un vuelo con conexión que consta de dos vuelos, con salida en el territorio de la Confederación Suiza, escala en el territorio de un Estado miembro y destino final en el territorio de un tercer país (cuyo transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo es, además, una empresa comunitaria), está comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 261/2004?»

[2] «¿Debe interpretarse el 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 relación con el Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo, de 21 de junio de 1999, en su versión de la Decisión n.º 2/2010 del Comité de Transporte Aéreo Comunidad/Suiza, de 26 de noviembre de 2010, en el sentido de que un vuelo con conexión que consta de dos vuelos, con salida en el territorio de un tercer país, escala en el territorio de un Estado miembro y destino final en el territorio de la Confederación Suiza, cuyo transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo es una empresa comunitaria, está comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 261/2004?»

[III.] [omissis] [Suspensión del procedimiento]

FUNDAMENTACIÓN:

[I.] [omissis] [Referencia al Derecho nacional]

[II.] Sobre la petición de decisión prejudicial:

[A] **22 R 224/22d**

Sobre los hechos:

El demandante disponía de una reserva única confirmada para el vuelo con conexión OS 774 de Belgrado (Serbia) a Viena (Austria) y OS 575 de Viena a Ginebra (Suiza) que la demandada debía efectuar el 30 de julio de 2020.

El vuelo OS 774 de Belgrado a Viena se efectuó. El vuelo OS [575] de Viena a Ginebra fue cancelado y el demandante fue informado de ello con menos de siete días de antelación. No se efectuó ningún transporte alternativo. El trayecto de vuelo entre Belgrado y Ginebra no supera los 1 500 km.

Mediante escrito de 20 de julio de 2020, el demandante reclamó a la demandada el abono de una compensación de 250,00 euros y fijó un plazo de pago hasta el 3 de agosto de 2020.

Sobre el procedimiento principal:

El **demandante** solicitó la concesión de una compensación con arreglo al artículo 5, apartado 1, letra c), en relación con el artículo 7, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, de 250,00 euros, más intereses, y alegó que el Reglamento n.º 261/2004 era aplicable al vuelo con conexión en cuestión.

La **demandada** se opuso a la pretensión y solicitó que se desestimara la demanda alegando que el pasajero no partió de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado. Tampoco el destino final estaba situado en un aeropuerto de la Unión Europea. Sostuvo que al no ser aplicable el Reglamento n.º 261/2004, el pasajero no tenía derecho a una compensación.

Mediante la **sentencia recurrida**, el órgano jurisdiccional de primera instancia condenó a la demandada al pago de 250,00 euros, más intereses, y al reembolso de las costas procesales. Desde el punto de vista jurídico, en resumen, apreció los hechos anteriormente descritos, en parte no controvertidos y en parte irrecurribles en virtud de la normativa procesal nacional [artículo 501, apartado 1, de la Zivilprozessordnung (Ley de Enjuiciamiento Civil)], en el sentido de que, en virtud del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo, de 21 de junio de 1999, en su versión modificada por la Decisión

n.º 1/2006 del Comité de Transporte Aéreo Comunidad/Suiza, de 18 de octubre de 2006 (adaptado formalmente por la Decisión n.º 2/2020, de 26 de noviembre de 2020), el Reglamento n.º 261/2004 también era aplicable al vuelo con conexión en cuestión. Señaló que la demandada no había presentado alegaciones relativas a la existencia de una circunstancia extraordinaria o a la adopción de medidas razonables. Por lo tanto, el demandante tiene derecho a una compensación en la medida reclamada.

Contra esta sentencia se dirige el **recurso de apelación** interpuesto por la demandada, basado en un error de apreciación jurídica, por el que solicita que se modifique la sentencia recurrida en el sentido de desestimar la demanda en su totalidad, y con carácter subsidiario, se interpone un recurso de anulación.

El demandante solicita que se desestime el recurso de apelación.

Como órgano jurisdiccional de apelación, el Landesgericht Korneuburg debe pronunciarse en segunda y última instancia sobre la pretensión del demandante.

[B] 22 R 10/23k

Sobre los hechos:

Los pasajeros L***** N***** y S***** C***** disponían de una reserva única confirmada para el vuelo con conexión OS 568 de Zúrich (Suiza) a Viena (Austria) y OS 899 de Viena a Marrakech (Marruecos) que la demandada debía efectuar el 8 de septiembre de 2019.

El vuelo OS 568 de Zúrich a Viena sufrió un retraso, por lo que los pasajeros perdieron el vuelo de conexión OS 899 y llegaron a su destino final, Marrakech, con un retraso de más de tres horas. El trayecto de vuelo entre Zúrich y Marrakech comprende una distancia de más de 1 500 km (pero de menos de 3 500 km).

Los pasajeros cedieron sus derechos a compensación contemplados en el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004 (a través de A***** Ltd) a la demandante, que aceptó la cesión.

La demandante reclamó sin éxito a la demandada el pago de una compensación total de 800,00 euros.

Sobre el procedimiento principal:

La **demandante** solicitó la concesión de una compensación por un importe total de 800,00 euros, más intereses, con arreglo al artículo 5, apartado 1, letra c), en relación con el artículo 7, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, y alegó que el citado Reglamento era aplicable al vuelo con conexión en cuestión.

La **demandada** se opuso a esta pretensión y solicitó que se desestimara la demanda alegando que los pasajeros no habían partido de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado. Tampoco el destino final estaba situado en un aeropuerto de la Unión Europea. Sostuvo que al no ser aplicable el Reglamento n.º 261/2004, los pasajeros no tenían derecho a una compensación.

Mediante la **sentencia recurrida**, el órgano jurisdiccional de primera instancia condenó a la demandada al pago de 800,00 euros, más intereses, y al reembolso de las costas procesales. Desde el punto de vista jurídico, en resumen, apreció los hechos anteriormente descritos, en parte no controvertidos y en parte irrecurribles en virtud de la normativa procesal nacional (artículo 501, apartado 1, de la Ley de Enjuiciamiento Civil), en el sentido de que, en virtud del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo, de 21 de junio de 1999, en su versión modificada por la Decisión n.º 1/2006 del Comité de Transporte Aéreo Comunidad/Suiza, de 18 de octubre de 2006 (adaptado formalmente por la Decisión n.º 2/2020, de 26 de noviembre de 2020), el Reglamento n.º 261/2004 también era aplicable al vuelo con conexión en cuestión. Señaló que la demandada no había presentado alegaciones relativas a la existencia de una circunstancia extraordinaria o a la adopción de medidas razonables. Por lo tanto, la demandante tiene derecho a una compensación en la medida reclamada.

Contra esta sentencia se dirige el **recurso de apelación** interpuesto por la demandada basado en un error de apreciación jurídica, por el que solicita que se modifique la sentencia recurrida en el sentido de desestimar la demanda en su totalidad, y con carácter subsidiario, se interpone un recurso de anulación.

La demandante solicita que se desestime el recurso de apelación.

Como órgano jurisdiccional de apelación, el Landesgericht Korneuburg debe pronunciarse en segunda y última instancia sobre la pretensión de la demandante.

Sobre las cuestiones prejudiciales:

[1] El principal requisito para que los demandantes tengan derecho a una compensación con arreglo al artículo 7, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 261/2004 es que los vuelos con conexión en cuestión estén comprendidos en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento.

[2] Con arreglo al artículo 3, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004, el Reglamento será aplicable:

- a) a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado; o
- b) a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en un tercer país con destino a otro situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado, a menos que disfruten de beneficios o compensación y

de asistencia en ese tercer país, cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en cuestión sea un transportista comunitario.

[3] En los casos del presente asunto, ni el lugar de salida ni el destino final de los vuelos con conexión se encuentran en un Estado miembro de la Unión Europea; en el supuesto [A], el lugar de salida se encuentra en el territorio de un tercer país y el lugar de llegada en el territorio de la Confederación Suiza; en el supuesto [B], el lugar de salida está situado en el territorio de la Confederación Suiza y el lugar de llegada en el territorio de un tercer país.

Esta interpretación se basa en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, según la cual 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 por el Reglamento n.º 261/2004, lo que implica que la aplicabilidad de este Reglamento se aprecie teniendo en cuenta el lugar de salida inicial y el destino final de aquel (sentencias del Tribunal de Justicia de 11 de julio de 2019, *Ceske aerolinie*, apartado 16; de 12 de noviembre de 2020, *KLM Royal Dutch Airlines*, C-367/20, apartado 19; de 24 de febrero de 2022, *Airhelp*, C-451/20, apartado 26, y de 6 de octubre de 2022, *flightright GmbH*, C-436/21, apartado 23). El hecho de que el aeropuerto en el que tiene lugar la escala esté situado en el territorio de un Estado miembro no conlleva la aplicabilidad del Reglamento n.º 261/2004 (sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de febrero de 2022, *Airhelp*, C-451/20, apartado 41).

[4] El Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo, celebrado el 21 de junio de 1999, establece normas aplicables a las Partes Contratantes en materia de aviación civil (artículo 1). En su preámbulo se indica que, debido al carácter integrado de la aviación civil internacional, las Partes Contratantes desean la armonización de la reglamentación relativa al transporte aéreo.

En el artículo 1, apartado 1, del capítulo 1, del Acuerdo se define su objetivo como el establecimiento de normas aplicables a las Partes Contratantes en materia de aviación civil.

En virtud del artículo 2, las disposiciones del Acuerdo y de su anexo se aplicarán en la medida en que las mismas se refieran al transporte aéreo o a cuestiones directamente relacionadas con el mismo, según lo establecido en el anexo del Acuerdo.

El artículo 23, apartado 1, dispone que el Acuerdo no prejuzga el derecho de cada una de las Partes Contratantes a modificar unilateralmente su legislación sobre cualquier punto regulado por dicho Acuerdo, siempre que se respete el principio de no discriminación y las disposiciones del mismo.

El artículo 32 precisa que el anexo del Acuerdo forma parte integrante del mismo.

A tenor del anexo, y a efectos del Acuerdo, siempre que se haga referencia a los Estados miembros de la Comunidad Europea, o a la exigencia de un vínculo con esta, se entenderá que tales referencias se aplican igualmente a Suiza o a la exigencia de un vínculo con Suiza.

Mediante la Decisión n.º 1/2006 del Comité de Transporte Aéreo Comunidad/Suiza, de 18 de octubre de 2006 (adaptada formalmente por la Decisión n.º 2/2020 de 26 de noviembre de [2020]), se modificó el Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo (entre otros) en la medida en que en el punto 6 del anexo se incluyó el Reglamento n.º 261/2004 (que sustituye al Reglamento n.º 295/91, derogado entretanto).

Por lo tanto, el órgano jurisdiccional remitente tiende a considerar que el tenor y el objetivo del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo abogan a favor de la aplicabilidad sin restricciones del Reglamento n.º 261/2004 también al territorio de Suiza.

[5] Sin embargo, el Zivilgericht des Kantons Basel-Stadt (Tribunal Civil del Cantón de Basilea-Ciudad), remitiéndose al artículo 15 del referido Acuerdo, que concede a los transportistas aéreos suizos y comunitarios derechos de tráfico únicamente para las rutas entre Suiza, por una parte, y la Unión Europea, por otra, así como dentro de la Unión Europea, considera que el Reglamento n.º 261/2004 solo es aplicable en esta medida (resoluciones de 11 de marzo de 2011, V.2010.1734, y de 15 de mayo de 2012, V.2012.213).

No obstante, en opinión del órgano jurisdiccional remitente, a ello debe oponerse el hecho de que el artículo 15 del Acuerdo, relativo a la concesión recíproca de derechos de tráfico, solo constituye un aspecto parcial del Acuerdo en su conjunto, que no tiene ninguna relación aparente con la concesión de derechos de los pasajeros.

[6] Por otra parte, el Schweizer Bundesamt für Zivilluftfahrt (Oficina Federal de Aviación Civil Suiza; en lo sucesivo, «BAZL») considera manifiestamente que el Reglamento n.º 261/2004 se aplica también a todos los vuelos procedentes de Suiza, independientemente de la compañía aérea (<www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/gutzuwissen/fluggastrechte.html>). Lo mismo debería observarse, en el presente asunto en el supuesto [A], respecto a todos los vuelos con destino final en Suiza, si se cumplen los demás requisitos del artículo 3, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004.

Pues bien, el órgano jurisdiccional da por sentado cuanto sigue:

- El transportista aéreo encargado de efectuar ambos vuelos, la demandada,
- es un transportista comunitario.
- La obtención de una compensación en un tercer país constituye un hecho extintivo de la pretensión que, según principios generales, debe ser alegado y

probado por el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo demandado. Sin embargo, la demandada no presentó alegaciones a este respecto en el procedimiento.

[6] En sus peticiones de decisión prejudicial de 9 de abril de 2013 (X ZR 105/12) y 22 de junio de 2021 (X ZR 15/20), que tenían por objeto la aplicabilidad en virtud del artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento, el Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Alemania; en lo sucesivo, «BGH») consideró que, con la extensión del Reglamento n.º 261/2004 al territorio de Suiza por parte del Acuerdo, los vuelos que salen del territorio suizo y tienen su destino en un tercer país también están comprendidos en el ámbito de aplicación del Reglamento.

El BGH declaró a este respecto que el anexo del Acuerdo sobre el transporte aéreo, que fue reformulado por el Comité de Transporte Aéreo mediante la Decisión n.º 2/2010, establece en el segundo guion que, respecto de los actos mencionados en el anexo, se entenderá que toda referencia a los Estados miembros de la Comunidad Europea o de la Unión Europea se aplica, a efectos del Acuerdo, igualmente a Suiza. Por lo tanto, el artículo 3, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 podría aplicarse en el sentido de que, para que exista un derecho en virtud de dicho Reglamento, basta con que el lugar de salida de un vuelo o, cuando la sede del transportista aéreo esté situada en la Unión Europea o en Suiza, el lugar de llegada esté situado en Suiza. Tal interpretación del Acuerdo sobre el transporte aéreo y de su anexo es conforme no solo con su tenor, sino también con el objetivo, formulado en el preámbulo de dicho Acuerdo, de armonizar la reglamentación relativa al transporte aéreo en Europa, incluido el territorio de Suiza. En virtud de esta disposición, las compañías aéreas de Suiza deben poder y estar obligadas a operar en las mismas condiciones que las de los Estados miembros de la Unión Europea. Por lo tanto, los consumidores y clientes de las compañías aéreas deberían beneficiarse del mismo nivel de calidad en Suiza y, por consiguiente, disfrutar de los mismos derechos frente a esas compañías en Suiza que en los Estados miembros de la Unión Europea, y las compañías aéreas deberían, a su vez, estar sujetas a las mismas condiciones de competencia. Esto sería difícilmente conciliable con el hecho de que el Reglamento n.º 261/2004 solo se aplicase a los pasajeros que tomaran un vuelo en el territorio de Suiza con destino a un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro de la Unión Europea.

[a] No obstante, el procedimiento prejudicial incoado en el marco del asunto X ZR 105/12 (C-259/13) fue archivado por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

[b] Habida cuenta del resultado de la respuesta a la primera cuestión prejudicial, la segunda cuestión prejudicial planteada en el procedimiento prejudicial (C-436/21) relativo al asunto X ZR 15/20 y relacionada con la presente petición de decisión prejudicial no tuvo que ser tratada por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

[7] El Tribunal de Justicia de la Unión Europea también archivó una petición de decisión prejudicial planteada por el Amtsgericht Hannover (Tribunal de lo Civil y Penal de Hannover, Alemania) (C-3/15) sobre la aplicación del artículo 3, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004 a un vuelo con conexión con origen en un tercer país y destino a Suiza.

[8] Se hace necesario examinar la cuestión prejudicial para que el órgano jurisdiccional de apelación pueda resolver definitivamente los recursos planteados. El órgano jurisdiccional de apelación considera que no existe un «acte clair».

Si el Tribunal de Justicia respondiera afirmativamente a las cuestiones prejudiciales, las pretensiones de compensación de los respectivos demandantes estarían justificadas y no procedería estimar los recursos de apelación de la demandada. Por el contrario, si el Tribunal de Justicia respondiera negativamente a las cuestiones prejudiciales, los demandantes no tendrían derecho a una compensación, por lo que procedería estimar los recursos de apelación de la demandada y modificar las sentencias dictadas en primera instancia desestimando las demandas. Por lo tanto, el órgano jurisdiccional necesita contar con la respuesta a las cuestiones prejudiciales para poder pronunciarse.

[III.] [omissis] [Referencia al Derecho nacional]

Landesgericht Korneuburg, [omissis]

Korneuburg, a 24 de enero de 2023

[omissis]