

Edición anonimizada

Traducción

C-616/23 - 1

Asunto C-616/23

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

6 de octubre de 2023

Órgano jurisdiccional remitente:

Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Düsseldorf, Alemania)

Fecha de la resolución de remisión:

4 de septiembre de 2023

Partes demandantes y recurrentes en apelación:

TA

ET

VB

CI

Parte demandada y recurrida en apelación:

British Airways plc

[omissis] Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Düsseldorf)

Resolución

En el litigio entre

1. el Sr. TA, [omissis] Cottbus,
2. la Sra. ET, [omissis] Cottbus,

3. la menor VB, [omissis] Cottbus,
4. la menor CI, [omissis] Cottbus,

demandantes y recurrentes en apelación,

[omissis]

y

British Airways PLC, [omissis], Harmondsworth, [omissis] Reino Unido,

demandada y recurrida en apelación,

[omissis]

el 4 de septiembre de 2023, la Sala Vigésimosegunda de lo Civil del Landgericht Düsseldorf

[omissis] **ha resuelto:**

Suspender el procedimiento.

Plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, con arreglo al artículo 267 TFUE, párrafos primero, letra b), y tercero, las siguientes cuestiones prejudiciales relativas a la interpretación del Derecho de la Unión:

1.

¿Deben interpretarse los artículo 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 en el sentido de que el pasajero tiene derecho a una compensación por gran retraso en el destino final si, en el caso de un vuelo con conexión directa, pierde el vuelo de conexión, aunque el primer vuelo se hubiera realizado puntualmente, y el retraso en el destino final se debe a que el tiempo de conexión efectivo en el aeropuerto entre la apertura de las puertas del avión y la finalización del embarque no era suficiente para llegar a tiempo al vuelo de conexión, habida cuenta de la distancia existente entre la puerta de llegada y la de salida y habida cuenta de los controles de pasaporte y seguridad?

2.

En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión prejudicial: en los supuestos en que se discuta si el pasajero es culpable de haber perdido el vuelo de conexión (por ejemplo, porque se hubiera entretenido), ¿soporta el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo la carga de la prueba o debe ser el pasajero quien se exima de la culpa? ¿Qué importancia tiene en este contexto el cumplimiento del denominado Tiempo Mínimo de Conexión que debe existir entre el primer vuelo y el de conexión?

3.

¿Debe interpretarse el artículo 8, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004 en el sentido de que un pasajero cuyo vuelo se prevea que vaya a sufrir un retraso de tres horas o más en el destino final tiene derecho, al igual que los pasajeros de vuelos cancelados, además de lo dispuesto en el artículo 6, apartado 1, del citado Reglamento, a ser conducido hasta el destino final en condiciones de transporte comparables, lo más rápidamente posible, y de que, en caso de incumplimiento de dichas obligaciones, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo está obligado a reembolsar al pasajero los gastos de transporte alternativo soportados?

Fundamentos:

I.

Cada uno de los demandantes disponía de una reserva confirmada para el vuelo de Dubái, vía Londres a Düsseldorf, que debía efectuar la demandada el 15 de septiembre de 2019 (números de vuelo: BA 106 y BA 936). El primer vuelo BA 106 de Dubái a Londres tenía previsto aterrizar a las 06.15 hora local. El vuelo despegó puntualmente y llegó a Londres a las 06.17 hora local, es decir, con un retraso de dos minutos. Las puertas del avión se abrieron a las 06.19 hora local. Los demandantes tenían sus asientos en la fila 28 y el avión transportaba 210 pasajeros. Este vuelo debía enlazar con el vuelo de conexión BA 936 de Londres a Düsseldorf, cuya salida estaba prevista a las 07.25 hora local. El embarque del vuelo de conexión comenzó a las 06.45 hora local y finalizó a las 07.05 hora local, es decir, 20 minutos antes de la hora de salida prevista. El vuelo de conexión despegó realmente a las 07.26 hora local con un retraso de un minuto. Por lo tanto, entre la apertura de las puertas del avión a las 06.19 hora local y la finalización del embarque a las 07.05 hora local transcurrieron 46 minutos. Tanto el primer vuelo como el de conexión se gestionaron en la terminal 5. El tiempo mínimo de conexión en el aeropuerto de Londres Heathrow es de 60 minutos para los vuelos cuya terminal de llegada y salida sea la misma.

Los demandantes perdieron el vuelo de conexión, siendo las razones de dicha pérdida objeto de discusión entre las partes. Por lo tanto, pernoctaron en Londres y no llegaron a su destino final hasta el día siguiente en un vuelo reservado por ellos mismos con la compañía aérea easyjet.

[*omissis*] [Alegaciones de los demandantes que se repiten detalladamente más adelante]

Los demandantes n.ºs 1, 3 y 4 (la demandante n.º 2 desistió de su demanda en primera instancia) solicitan una compensación por importe de 600,00 euros cada uno. También reclaman gastos de hotel por importe de 265,00 euros, gastos de traslado del aeropuerto al hotel y vuelta por importe de 115,63 euros, gastos de manutención por importe de 9,50 euros y gastos por la reserva de un vuelo de sustitución por importe de 871,90 euros, es decir, un total de 1 262,03 euros.

La demandada se opone a las pretensiones de los demandantes. [omissis]
[Alegaciones de la demandada que se repiten detalladamente más adelante]

Mediante sentencia dictada el 27 de marzo de 2023 [omissis], el Amtsgericht (Tribunal de lo Civil y Penal) desestimó la demanda en primera instancia [omissis].

Los demandantes n.^{os} 1, 3 y 4 [omissis] interpusieron recurso de apelación contra esta sentencia dictada en primera instancia.

En apelación, los demandantes solicitan ahora [omissis] que se condene a la demandada a abonarles a cada uno 600,00 euros, más intereses [omissis], y al demandante n.º 1 otros 1 262,03 euros, más intereses [omissis].

La demandada se adhiere a la sentencia dictada en primera instancia.

II.

El éxito del recurso depende de manera determinante de las cuestiones enunciadas en la parte dispositiva.

En particular:

1.

En principio, los demandantes podrían tener derecho a una compensación por gran retraso de 600,00 euros cada uno en virtud de los artículos 5, apartado 1, letra c) y 7, apartado 1, primera frase, letra c), del Reglamento 216/2004.

a)

Según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en aplicación de los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, del Reglamento 216/2004, los pasajeros tienen derecho a una compensación cuando llegan a su destino final previsto con un retraso de tres horas o más [véanse las sentencias del Tribunal de Justicia de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros, C-402/07 [omissis] y de 23 de octubre de 2012, Nelson y otros, C-581/10 [omissis]. Si dicho destino no se alcanza, como en el presente caso, por medio de un vuelo directo, sino mediante vuelos de conexión directos (artículo 2, letra h), del Reglamento 216/2004], la obligación del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo de pagar una compensación por gran retraso no está supeditada a la condición de que se haya producido un retraso en la salida en la magnitud prevista en el artículo 6 del Reglamento 261/2004, sino que solo procede basarse en la cuestión de si el destino del último vuelo se alcanzó con un retraso igual o superior a tres horas con respecto a la hora de llegada programada (véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 26 de febrero de 2013, Folkerts, C-11/11 [omissis]).

Los demandantes tenían previsto llegar a su destino final en Düsseldorf con el vuelo de conexión BA 936, el 15 de [septiembre] de 2019 a las 09.45 hora local. El primer vuelo BA 106 solo se retrasó dos minutos y, no obstante, los demandantes perdieron su vuelo de conexión BA 936. [omissis] Para el derecho a compensación por gran retraso, el Tribunal de Justicia solo tiene en cuenta un retraso de al menos tres horas en el destino final, retraso que resulta evidente en el presente caso. Sin embargo, la decisión en el asunto Folkerts se basó en el hecho de que el primer vuelo [omissis] había sufrido un retraso de dos horas y media y, por tanto, los pasajeros perdieron indiscutiblemente su vuelo de conexión debido al retraso del primer vuelo (véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 26 de febrero de 2013, Folkerts, C-11/11, [omissis]). En el presente caso, sin embargo, el primer vuelo solo sufrió un retraso mínimo de dos minutos, que aparentemente (por sí solo) no fue la causa de la pérdida del vuelo de conexión.

Los demandantes alegan que el tiempo de conexión no fue suficiente para llegar al vuelo de conexión. No se entretuvieron, sino que se dirigieron rápidamente a la puerta de embarque. Sabiendo que el tiempo de conexión era escaso, el personal de la demandada intentó llevar a los demandantes directamente desde el avión hasta la facturación del siguiente vuelo por una ruta más corta. Sin embargo, no lo consiguieron. Debido a otro control de seguridad, no llegaron al vuelo de conexión. La demandada objeta que los demandantes perdieron el vuelo de conexión por su propia culpa. Se respetó el tiempo mínimo de conexión (MCT) de 60 minutos. Afirma que otros dos pasajeros, que también tenían una reserva para la conexión a Düsseldorf, pero que estaban sentados diez filas (fila 38) detrás de los demandantes (fila 28) en el avión procedente de Dubái, si llegaron al vuelo de conexión. Por lo tanto, parece que los demandantes no se apresuraron lo suficiente.

b)

Por lo tanto, se plantea la cuestión de si los pasajeros tienen derecho a una compensación con arreglo al artículo 7, apartado 1, del Reglamento 261/2004, si el primer vuelo de un vuelo con conexión que consta de varios trayectos se efectúa puntualmente, pero los pasajeros pierden, no obstante, el vuelo de conexión y alegan que, en el caso concreto, el tiempo de conexión no fue suficiente para llegar a tiempo al vuelo de conexión y, por lo tanto, sufren un gran retraso en la llegada al destino final de más de tres horas.

El Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal) alemán reconoció un derecho a compensación por gran retraso en el destino final en un supuesto en el que un pasajero que dependía de una silla de ruedas perdió su vuelo de conexión porque no se le dio la posibilidad de efectuar un trasbordo preferente, en contra de lo dispuesto en el artículo 11, apartado 1, del Reglamento 261/2004 (véase la sentencia del Bundesgerichtshof de 20 de junio de 2023 — X ZR 84/22, NJW 2023, p. 2487). A este respecto, el Bundesgerichtshof declaró que, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, un derecho a compensación por un gran retraso solo requiere un retraso de tres horas en la llegada al destino final.

Ciertamente, un derecho a compensación por un gran retraso presupone que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ha causado el retraso debido a un comportamiento contrario a sus obligaciones. Sin embargo, en tales casos no solo cabe un derecho a compensación si se ha perdido un vuelo de conexión debido al retraso del primer vuelo (como en el asunto Folkerts), sino también en otros casos en que la causa del retraso es imputable a la compañía aérea (Bundesgerichtshof, sentencia anteriormente citada, apartados 20 y 21).

Según la opinión predominante en la jurisprudencia menor y la doctrina alemanas, basta con que el pasajero sufra efectivamente un retraso en la llegada de al menos tres horas. El pasajero no está obligado a explicar los motivos del retraso. La cuestión de si el retraso es imputable a la compañía aérea solo debe examinarse en el marco de una exculpación con arreglo al artículo 5, apartado 3, del Reglamento 261/2004. El transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo debe explicar y probar que no es responsable del retraso producido y que, por tanto, no le es imputable. Perder un vuelo de conexión por culpa (supuestamente) del pasajero constituye una circunstancia extraordinaria en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento 261/2004, dado que también se trata de un acontecimiento ajeno a la actividad aérea normal en el que no puede influir el transportista aéreo. Por lo tanto, si se produce un retraso en el destino final de un vuelo compuesto por un primer vuelo y un vuelo de conexión porque el pasajero, a pesar de disponer de un tiempo de conexión suficiente, no llega a dicho vuelo, por ejemplo porque se entretiene, se pierde a pesar de disponer de información suficiente o no respeta, a pesar de haber recibido instrucciones suficientes, los horarios de embarque, también se trata de una circunstancia extraordinaria que exonera al transportista aéreo [véanse las sentencias del Amtsgericht Hannover (Tribunal de lo Civil y Penal de Hannover) de 9 de octubre de 2020 — 409 C-503/20, BeckRS 2020, 44160, apartado 17 y ss., y de 14 de marzo de 2017 — 523 C-12833/16, NJW-RR 2017, pp. 951, 952 y 953, apartado 7 y ss., y del Amtsgericht Köln (Tribunal de lo Civil y Penal de Colonia) de 24 de octubre de 2016 — 142 C-482/15, BeckRS 2016, 1099; [omissis]].

Según ambas tesis, también cabe un derecho a compensación por gran retraso si, a diferencia de lo que ocurría en el asunto Folkerts, C-11/11, el primer vuelo se efectúa puntualmente, pero el pasajero pierde el vuelo de conexión por otras razones imputables al transportista aéreo y llega a su destino final con tres horas o más de retraso.

La opinión aquí defendida también podría verse respaldada por el hecho de que, a raíz de la sentencia dictada por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en el asunto Eglitis y Ratnieks, C-295/10, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo debe tener en cuenta una reserva de tiempo suficiente al planificar el vuelo (véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 12 de mayo de 2011, Eglitis y Ratnieks, C-294/10 [omissis]). Esto podría abogar por que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo también debe garantizar que la reserva de tiempo entre un primer vuelo y un vuelo de conexión reservados como unidad se calcule de acuerdo con las circunstancias concretas del aeropuerto de escala, de forma que

los pasajeros puedan llegar cómodamente al vuelo de conexión, teniendo en cuenta los tiempos habituales para desembarcar de la aeronave, recorrer la distancia entre la puerta de llegada y de salida y los controles de seguridad y de pasaporte.

[2.]

Cabe preguntarse también a quién incumbe, en el marco del derecho a compensación, la carga de la alegación y de la prueba en caso de pérdida del vuelo de conexión debido a un fallo imputable a la compañía aérea y qué importancia tiene en este contexto el denominado tiempo mínimo de conexión (MCT) entre el primer vuelo y el de conexión.

El MCT es el período de tiempo mínimo especificado por los aeropuertos, que debe ser al menos necesario para que se realice con éxito un trasbordo en una conexión de dos vuelos. Sin embargo, estos tiempos los fija y define el propio operador aeroportuario. Este suele establecer los tiempos de forma muy escasa por motivos de competencia. En efecto, en los sistemas informáticos de reserva solo se combinan y ofrecen aquellos vuelos para los que se cumple el MCT. Además, en estos sistemas informáticos de reserva, las conexiones de vuelos se ordenan en función de su duración total y, por tanto, al pasajero se le muestran primero las conexiones más rápidas al seleccionar un vuelo con conexión. Sin embargo, el tiempo real de conexión suele ser mucho menor. En efecto, el MCT se refiere al tiempo comprendido entre el On Block (llegada a la posición de estacionamiento) y el Off Block (salida de la posición de estacionamiento), mientras que el tiempo real de conexión depende del tiempo transcurrido entre la salida del primer vuelo (apertura de las puertas) y el final del embarque. Por regla general, no corresponde al pasajero decidir cuándo abandona la aeronave en el curso del desembarque, ni si el primer vuelo finaliza en una posición de estacionamiento seguida de un traslado en autocar al aeropuerto o en una puerta de embarque. Del mismo modo, el pasajero no puede decidir cuándo finaliza el embarque del vuelo de conexión y se cierra la puerta de embarque. En definitiva, el tiempo de conexión realmente disponible debe ser tal que cada pasajero pueda llegar a su vuelo de conexión dentro de lo razonable. Es decir, el tiempo debe calcularse de tal manera que las familias con niños pequeños, las personas con problemas de movilidad o los pasajeros de edad avanzada con equipaje de mano, puedan recorrer la distancia existente entre la puerta de llegada y de conexión. También deben tenerse en cuenta los tiempos de orientación y los controles de pasaporte y seguridad. Es decir, el tiempo realmente disponible para un trasbordo no se corresponde, por regla general, con el MCT, que debería ser suficiente para un trasbordo.

Por las razones expuestas, esta Sala considera que el cumplimiento del MCT entre la llegada del primer vuelo y la salida del vuelo de conexión no permite llegar a la conclusión tipificada (prueba indiciaria) de que la pérdida del vuelo de conexión, vista también de forma tipificada, se deba a la propia culpa del pasajero.

Por lo tanto, en opinión de la Sala, el pasajero únicamente debe declarar y probar que sufrió un retraso en la llegada al destino final de tres horas o más. Por su parte, la compañía aérea debe declarar y probar que el pasajero incurrió en culpa por perder el vuelo de conexión ya que, en circunstancias normales, le habría sido posible llegar a dicho vuelo, habida cuenta de las distancias, los tiempos de conexión y los controles de pasaporte y seguridad en el aeropuerto.

Hasta la fecha, que se sepa, los tribunales de la Unión Europea no han aclarado las condiciones en las que un pasajero tiene derecho a una compensación si pierde su vuelo de conexión y llega al destino final con un gran retraso, aunque el primer vuelo aterrice a tiempo o solo con un retraso muy pequeño y se haya respetado el tiempo mínimo de conexión (MCT) entre ambos vuelos. Por consiguiente, se debe plantear esta cuestión al Tribunal de Justicia para que se pronuncie con carácter prejudicial.

[3.]

Sobre la base de los artículos 8, apartado 1, letra b), y 9, apartado 1, del Reglamento 261/2004, el demandante n.º 1 reclama asimismo una indemnización por los gastos de hotel por importe de 265,00 euros, los gastos de traslado del aeropuerto al hotel y vuelta por importe de 115,63 euros, los gastos de manutención por importe de 9,50 euros y los gastos del vuelo de sustitución que ascienden a 871,90 euros, es decir, un total de 1 262,03 euros.

a)

Si la compañía aérea incumple las obligaciones derivadas de los artículos 8 y 9 del Reglamento 261/2004 y el pasajero de forma independiente y a su costa se procura un vuelo de sustitución, puede, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, tener un derecho al reembolso frente al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo basado directamente en estas disposiciones con respecto a los gastos en que haya incurrido. No es necesario que el pasajero invoque previamente estas disposiciones. A este respecto, sin embargo, solo puede obtener el reembolso de las cantidades que, a la vista de las circunstancias propias de cada caso, resulten necesarias, adecuadas y razonables para suplir la deficiencia del transportista aéreo por la ausencia de un transporte de sustitución o la falta de asistencia a dicho pasajero, extremo que corresponde apreciar al juez nacional (véanse las sentencias del Tribunal de Justicia de 13 de octubre de 2011, Sousa Rodríguez y otros, C-83/10, [omissis]; de 31 de enero de 2013, McDonagh, C-12/11, [omissis], y de 22 de abril de 2021, Austrian Airlines, C-826/19, [omissis], apartados 69 y 70).

b)

Con arreglo al artículo 6, apartado 1, letra c), inciso i), del Reglamento 261/2004, los pasajeros de vuelos de más de 3 500 km con un retraso con respecto a la hora de salida de al menos cuatro horas tienen derecho a comida de conformidad con el artículo 9, apartado 1, letra a), del citado Reglamento. Según el artículo 6,

apartado 1, letra c), inciso ii), de dicho Reglamento, los pasajeros también tienen derecho a alojamiento en un hotel incluido el traslado de conformidad con el artículo 9, apartado 1, letras b) y c), del citado Reglamento, cuando la hora de salida prevista sea como mínimo al día siguiente a la hora previamente anunciada. Si el retraso efectivo con respecto a la hora de salida es de al menos cinco horas, el pasajero también puede optar, con arreglo al artículo 6, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento 261/2004, por el reembolso del precio del vuelo de conformidad con el artículo 8, apartado 1, letra a), del mismo Reglamento. Dado que, en el presente caso, el transporte retrasado solo estaba previsto para el día siguiente, el demandante n.º 1 debería tener derecho al reembolso de los gastos de manutención, traslado y hotel. En cambio, en el caso de retrasos (en la salida), el artículo 6 del Reglamento 261/2004 no contempla el derecho a un transporte alternativo lo más rápidamente posible en el sentido del artículo 8, apartado 1, letra b), de dicho Reglamento.

En opinión de la Sala, desde que se dictó la sentencia *Sturgeon*, esta situación jurídica es contraria al principio de igualdad de trato. En la citada resolución, el Tribunal de Justicia concedió a los pasajeros afectados por un gran retraso en la llegada una compensación aplicando *mutatis mutandis* los artículos 5, apartado 1, letra c) y 7, apartado 1, del Reglamento 261/2004. Motivó su decisión indicando que la situación de una cancelación y la de un gran retraso en la llegada de tres horas o más son comparables en todos los aspectos y subrayó, en este contexto, el principio de igualdad de trato (sentencia del Tribunal de Justicia de 19 de noviembre de 2009, *Sturgeon y otros*, C-402/07, [omissis], apartado 60). Según esta Sala, para respetar el principio de igualdad de trato, los pasajeros de vuelos que sufran un gran retraso deben equipararse en todos los aspectos, no solo en lo que respecta a la compensación prevista en el artículo 7, apartado 1, del Reglamento 261/2004, sino también en lo que respecta a la atención y asistencia en virtud de los artículos 8 y 9 de dicho Reglamento. En efecto, la situación de los pasajeros cuyo vuelo ha sido cancelado y la de aquellos cuyo vuelo sufre un retraso previsible en la llegada de tres horas o más es comparable en todos los aspectos, dado que ambos grupos de pasajeros sufren molestias similares.

Lo anterior también se ve respaldado por el hecho de que, el Tribunal de Justicia en la sentencia dictada en el asunto *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, en el caso de un gran retraso en el destino final en el contexto de las medidas razonables previstas en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento 261/2004, ha deducido, entre otras, de la disposición del artículo 8, apartado 1, de dicho Reglamento, «la exigencia de un transporte alternativo razonable, satisfactorio y lo antes posible de los pasajeros afectados por la cancelación de un vuelo o por un gran retraso del mismo» (véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 11 de junio de 2020, *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, [omissis], apartado 58). Esto aboga en favor de que el Tribunal de Justicia también ha querido conceder a los pasajeros afectados por un gran retraso en la llegada un derecho a un transporte alternativo de conformidad con el artículo 8, apartado 1, letra b), del Reglamento 261/2004.

c)

Después de que los demandantes perdieran su vuelo de conexión, la demandada no les ofreciera un vuelo de sustitución y que el vuelo más temprano posible que podía reservarse era únicamente un vuelo al día siguiente, sin lugar a dudas, era razonablemente previsible que los demandantes llegarían a su destino final con un gran retraso de más de tres horas. En tales casos de previsible gran retraso en la llegada, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo debería estar obligado, más allá del tenor del artículo 6 del Reglamento 261/2004, a ofrecer a los demandantes un transporte de sustitución lo antes posible y satisfactorio, aplicando *mutatis mutandis* los artículos 5, apartado 1, letra a), y 8, apartado 1, letra b), y, en caso de incumplimiento de esta obligación, a indemnizarles por los gastos ocasionados por el transporte alternativo.

Hasta la fecha, esta cuestión, que se sepa, tampoco ha sido aclarada (de forma concluyente) por los tribunales de la Unión, por lo que debía someterse al Tribunal de Justicia con carácter prejudicial.

[omissis]