

Asunto C-20/24 [Cymdek] ⁱ

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

12 de enero de 2024

Órgano jurisdiccional remitente:

Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w Warszawie
(Tribunal de Distrito de la Ciudad de Varsovia, Polonia)

Fecha de la resolución de remisión:

24 de noviembre de 2023

Partes demandantes:

M1.R.

M2.R.

Parte demandada:

AAA sp. z o.o.

Expediente I C-1222/22

AUTO

24 de noviembre de 2023

El Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w Warszawie w I Wydziale
Cywilnym (Tribunal de Distrito de la Ciudad de Varsovia, Sala Primera de lo
Civil, Polonia) [*omissis*]

[*omissis*] tras examinar en sesión a puerta cerrada celebrada el 24 de noviembre de
2023 en Varsovia

el litigio iniciado mediante demanda de **M1.R.** y **M2.R.**

ⁱ La denominación del presente asunto es ficticia. No se corresponde con el nombre de ninguna parte en el procedimiento.

contra **AAA spółka z ograniczoną odpowiedzialnością con domicilio social en W.**

en reclamación de cantidad

decide:

I. plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea las siguientes cuestiones prejudiciales:

1. ¿Puede la tarjeta de embarque de un pasajero constituir otra prueba que demuestre que la reserva ha sido aceptada y registrada por el transportista aéreo o el operador turístico, en el sentido del artículo 2, letra g), 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?
2. ¿Debe considerarse, a los efectos del artículo 3, apartado 2, 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, que, cuando no se acredite ninguna circunstancia anómala, los pasajeros que dispongan de una tarjeta de embarque para el vuelo de que se trate tienen una reserva confirmada en el vuelo de que se trate?
3. ¿Recae en el pasajero la carga de la prueba del pago del vuelo, o bien en el transportista que, para quedar exento de responsabilidad, deberá acreditar que el pasajero viajaba gratuitamente o con un billete de precio reducido, a los efectos del artículo 3, apartado 3, 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?
4. ¿Debe interpretarse el artículo 3, apartado 3, 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, cuando un pasajero haya comprado un viaje combinado a un operador

turístico y esa entidad haya pagado al transportista el precio por el vuelo, este vuelo tiene carácter oneroso?

5. ¿Debe interpretarse el artículo 3, apartado 3, 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, cuando sea un tercero quien compre a favor de los pasajeros un viaje combinado, en el marco del cual el operador turístico pague al transportista aéreo de vuelos chárter un precio de mercado, no se da el supuesto de «pasajeros que viajen [...] con un billete de precio reducido», con independencia de las liquidaciones entre el tercero y los pasajeros?

II. [omissis] suspender el procedimiento hasta que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea responda a las cuestiones prejudiciales.

Petición de decisión prejudicial

1. Órgano jurisdiccional remitente y partes

1. Órgano jurisdiccional remitente: Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w Warszawie, I Wydział Cywilny (Tribunal de Distrito de la Ciudad de Varsovia, Sala Primera de lo Civil, Polonia) [omissis]
2. Demandantes: M1.R. [omissis], M2.R. [omissis],
3. [omissis]
4. Demandada: [AAA] Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością [omissis]
5. [omissis]

2. Objeto del procedimiento principal y antecedentes de hecho esenciales.

1. [AAA] spółka z ograniczoną odpowiedzialnością con domicilio social en W. es un transportista de vuelos chárter (en lo sucesivo, «Transportista»).
2. [BBB] spółka z ograniczoną odpowiedzialnością con domicilio social en W. es un operador turístico, que presta servicios de vacaciones combinadas y viajes para consumidores (en lo sucesivo, «Operador Turístico»).

3. El Transportista presentó una oferta y, seguidamente, celebró un contrato con el Operador Turístico, con arreglo al cual efectuó a favor del Operador Turístico unos vuelos concretos en unos días concretos, para los cuales, seguidamente, el Operador Turístico vendía billetes a los pasajeros. El Operador Turístico abonó al Transportista una remuneración por los vuelos.
4. Los demandantes M1.R. y M2.R. participaron en un viaje combinado que incluía también el traslado de Tenerife (España) a Varsovia (Polonia) el 20 de mayo de 2021 en el vuelo n.º ENT 7346, operado por el Transportista.
5. El contrato para la organización del viaje combinado se celebró entre [CCC] sp. z o.o. (por cuenta, entre otros, de los demandantes y otros participantes) y el Operador Turístico.
6. El Transportista realizó el vuelo litigioso con un retraso en la llegada de más de 22 horas.
7. Los demandantes, como prueba de su legitimación activa en el procedimiento de reclamación de una compensación por retraso del vuelo aportaron, entre otros, una copia de las tarjetas de embarque para el vuelo citado, en las que se mencionaba al Transportista.
8. El Transportista denegó a los demandantes la compensación por retraso del vuelo, indicando que no disponían de una reserva confirmada y «pagada» para el vuelo de que se trataba.
9. El Sąd Okręgowy w Warszawie (Tribunal Regional de Varsovia) ha compartido en varias resoluciones los razonamientos del Transportista, al considerar que una tarjeta de embarque constituye una prueba de haberse presentado a la facturación, pero no una prueba de estar en posesión de una reserva confirmada y «pagada».
10. Los pasajeros sostienen, en cambio, que, al aportar las tarjetas de embarque que les fueron entregadas, han acreditado que disponían de una reserva confirmada, porque de lo contrario no se les habrían entregado las tarjetas de embarque. Asimismo, señalan que no les incumbe la carga de la prueba del «pago» de la reserva, sino que debería ser, a lo sumo, el Transportista quien deba acreditar que viajaron gratuitamente.
11. Con independencia de lo anterior, los demandantes señalan que si el Transportista recibió del Operador Turístico una remuneración por el vuelo realizado y el Operador Turístico recibió de [CCC] sp. z o.o. — que había asumido el coste del viaje combinado de los demandantes— el pago por este viaje combinado que incluía, entre otros, el vuelo operado por el Transportista, ello significa que los demandantes no

viajaron gratuitamente. Desde el punto de vista del artículo 3, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, es irrelevante que fueran los pasajeros quienes pagaran por el vuelo o que un tercero asumiese el coste (siempre que no sea el Transportista).

12. Por su parte, el Transportista considera que, dado que los demandantes participaron en un viaje cuyo coste había sido asumido en condiciones ventajosas por [CCC] sp. z o.o., viajaron «gratuitamente o con un billete de precio reducido» en el sentido del artículo 3, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, por lo que no tienen derecho a una compensación.

3. Contenido de las disposiciones nacionales que pueden resultar aplicables al litigio.

Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny [Ley por la que se aprueba el Código Civil, de 23 de abril de 1964 (Dziennik Ustaw de 2023, posición 1610, texto refundido)]:

Artículo 6:

La carga de la prueba incumbe a quien deduce de ello consecuencias jurídicas.

Ustawa z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego [Ley por la que se aprueba el Código de Procedimiento Civil, de 17 de noviembre de 1964 (Dziennik Ustaw de 2023, posición 1550, texto refundido)]:

Artículo 231:

El tribunal podrá tener por acreditados hechos relevantes para la resolución del asunto cuando se pueda extraer esa conclusión de otros hechos acreditados (presunción de hechos).

4. Disposiciones del Derecho de la Unión que son objeto de las cuestiones prejudiciales.

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 (Diario Oficial de la Unión Europea 2004, L 46, p. 1):

Considerandos 1 y 5 del Reglamento n.º 261/2004:

- (1) «La actuación [de la Unión] en el ámbito del transporte aéreo debe tener como objetivo, entre otros, garantizar un elevado nivel de protección de los

pasajeros. Además, se deben tomar plenamente en consideración los requisitos de protección de los consumidores en general».

- (5) «Dado que la distinción entre servicios aéreos regulares y no regulares tiende a difuminarse, el régimen de protección debe aplicarse no solo a los pasajeros de vuelos regulares, sino también a los de vuelos no regulares, incluidos los que forman parte de viajes combinados».

Artículo 2, letra [g]):

«A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por [...] “reserva”, el hecho de que el pasajero disponga de un billete o de otra prueba que demuestre que la reserva ha sido aceptada y registrada por el transportista aéreo o el operador turístico».

Artículo 3, apartado 2, letra a):

«El presente Reglamento será aplicable [...] a condición de que los pasajeros [...] dispongan de una reserva confirmada en el vuelo de que se trate y, excepto en el caso de la cancelación mencionado en el artículo 5, se presenten a facturación: — en las condiciones requeridas y a la hora indicada previamente y por escrito (inclusive por medios electrónicos) por el transportista aéreo, el operador turístico o un agente de viajes autorizado, o bien, de no indicarse hora alguna, — con una antelación mínima de cuarenta y cinco minutos respecto de la hora de salida anunciada».

Artículo 3, apartado 3:

«El presente Reglamento no se aplicará a los pasajeros que viajen gratuitamente o con un billete de precio reducido que no esté directa o indirectamente a disposición del público. No obstante, se aplicará a los pasajeros que posean billetes expedidos, dentro de programas para usuarios habituales u otros programas comerciales, por un transportista aéreo o un operador turístico».

4. Jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea que guarda relación con las cuestiones prejudiciales

- 1 Sentencia del TJUE de 21.12.2021, C-146/20, (YYY). CONTRA [ZZZ], ECLI:EU:C:2021:1038

El artículo 3, apartado 2, 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, debe interpretarse en el sentido de que el pasajero dispone de una «reserva confirmada», en el sentido de dicha disposición, cuando el operador turístico

transmite a ese pasajero, con el que tiene una vinculación contractual, «otra prueba», en el sentido del artículo 2, letra g), del Reglamento, en la que se le promete transportarlo en un vuelo determinado, individualizado mediante la indicación de los lugares de salida y de llegada, de las horas de salida y de llegada, así como del número de vuelo, incluso en el supuesto de que el operador turístico no haya recibido una confirmación por parte del transportista aéreo de que se trate respecto de las horas de salida y de llegada de ese vuelo.

1. Sentencia del TJUE de 26.03.2020, C-215/18, [KKK] CONTRA [LLL].. ECLI:EU:C:2020:235

El 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, debe interpretarse en el sentido de que un pasajero de un vuelo que haya sido retrasado tres o más horas puede interponer una demanda de indemnización con arreglo a los artículos 6 y 7 de dicho Reglamento contra el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, aun cuando ese pasajero y ese transportista aéreo no hayan celebrado un contrato entre ellos y el vuelo en cuestión forme parte de un viaje combinado comprendido en el ámbito de aplicación de la Directiva 90/314/CEE del Consejo, de 13 de junio de 1990, relativa a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados.

2. Auto del TJUE de 11.10.2021, C-686/20, [MMM] CONTRA [NNN], DO 2022, C 24, p. 9.

El artículo 2 del Reglamento n.º 261/2004 define en la letra f) el concepto de «billete» como «todo documento válido que dé derecho al transporte, o su equivalente en forma no impresa, incluida la electrónica, expedido o autorizado por el transportista aéreo o por su agente autorizado.» Del artículo 2, letra g), del Reglamento n.º 261/2004 resulta también que el hecho de que el pasajero disponga de un billete puede ser una prueba que demuestre que la reserva ha sido aceptada y registrada por el transportista aéreo. De ello se deduce que el concepto de «billete», que es un concepto autónomo en el Derecho de la Unión, ha sido definido en el Reglamento n.º 261/2004 de forma extensa e incluye todo elemento material o inmaterial que dé al pasajero derecho al transporte. Debe añadirse que una interpretación restrictiva de este concepto supondría una considerable limitación de la protección de los pasajeros en virtud del Reglamento n.º 261/2004 y, en consecuencia, sería contraria al objetivo perseguido por este, contemplado en su considerando 1, que es garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros (véase, por analogía, la sentencia de 4 de octubre de 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, apartado 23).

3, Auto del TJUE de 24.10.2019, C-756/18, [OOO] CONTRA [PPP]., LEX n.º 2734034:

El Reglamento n.º 261/2004 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 en particular su artículo 3, apartado 2, letra a), debe interpretarse en el sentido de que los pasajeros de un vuelo con un retraso de tres horas o más a su llegada y que posean una reserva confirmada en ese vuelo no pueden ver denegada la compensación reconocida en virtud de dicho Reglamento basándose únicamente en que, cuando presentaron su reclamación dirigida a obtener la compensación, no probaron haberse presentado a la facturación de dicho vuelo, en particular mediante la tarjeta de embarque, a menos que se demuestre que dichos pasajeros no fueron transportados en el vuelo retrasado en cuestión, extremo que corresponde verificar al órgano jurisdiccional nacional.

5. Relación del litigio con el Derecho de la Unión

Los demandantes reclaman una compensación por retraso del vuelo prevista en los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004. La evaluación de la pretensión de los demandantes depende de la interpretación del Derecho de la Unión.

6. Dudas jurídicas del órgano jurisdiccional nacional y su relevancia para la resolución del litigio pendiente ante él.

1. El órgano jurisdiccional nacional alberga dudas sobre:
 - a. si, en la situación de hecho descrita, la presentación por un pasajero de una tarjeta de embarque constituye otra prueba que demuestra que la reserva ha sido aceptada y registrada por el transportista aéreo o por el operador turístico,
 - b. si es un requisito para la legitimación activa del pasajero que este acredite que viajó a cambio de una remuneración y no con un billete de precio reducido,
 - c. si el vuelo litigioso, que ha sido pagado por el operador turístico (faltan pruebas de que los pasajeros hayan pagado personalmente el precio y hasta qué importe), tenía carácter gratuito o de billete de precio reducido que no estaba a disposición del público en el sentido del Reglamento n.º 261/2004.
2. El órgano jurisdiccional remitente tiene conocimiento de la sentencia del Tribunal de Justicia de 21 de diciembre de 2021, C-146/20

(ECLI:EU:C:2021:1038). Pese a que la sentencia versa sobre cuestiones parecidas, no responde a las dudas del órgano jurisdiccional remitente relativas a si el Derecho de la Unión admite, en la situación expuesta por el órgano jurisdiccional remitente, la presentación de otra prueba sobre el hecho de que el pasajero dispone de una reserva confirmada para el vuelo de que se trata, cuando la tarjeta de embarque señalada no incluye todos los elementos mencionados en la resolución citada, como por ejemplo la hora de llegada del vuelo litigioso.

3. Del tenor del artículo 3, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 261/2004 resulta que dicho Reglamento es aplicable únicamente cuando, por un lado, los pasajeros disponen de una reserva confirmada para el vuelo de que se trate y, por otro, se presenten a facturación en los horarios establecidos en esa disposición.
4. De los antecedentes del litigio se deduce que los pasajeros recibieron las tarjetas de embarque, se presentaron puntualmente a la facturación de pasajeros y tomaron el vuelo referido, lo que ha sido reconocido por el Transportista, si bien no han aportado un documento consistente en la reserva confirmada del vuelo.
5. El Transportista considera que es necesario que se interpreten de forma estricta los requisitos del Reglamento n.º 261/2004 y señala que, a la luz de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia (sentencia C-756/18), en la medida en que puede presumirse la presentación del pasajero a facturación por el hecho de disponer de una reserva confirmada para el vuelo de que se trate, no cabe, sin embargo, presumir que el pasajero dispone de una reserva confirmada por el hecho de que se haya presentado al vuelo (lo que queda acreditado por la tarjeta de embarque). Esta postura, aunque rechazada por la jurisprudencia de este órgano jurisdiccional remitente, es compartida sin embargo por algunas formaciones del órgano jurisdiccional de recurso.
6. El órgano jurisdiccional remitente desea no obstante llamar la atención sobre el hecho de que se entrega una tarjeta de embarque al pasajero que dispone de una reserva confirmada para el vuelo de que se trate (y no a cualquier persona) y ello una vez realizada la facturación, mientras que en el caso de que se efectúe la facturación en línea es necesario consignar el número de billete o el número de la reserva, por lo que, a juicio del órgano jurisdiccional remitente, parece que la tarjeta de embarque constituye también otra prueba que confirma que la reserva ha sido aceptada y registrada por el transportista aéreo o el operador turístico. En efecto, no es posible explicar racionalmente (abstrayéndose de situaciones anómalas y difíciles de imaginar, que, sin embargo, deberían ser acreditadas, en todo caso, por el Transportista y no por el pasajero) de dónde habría obtenido el pasajero en cuestión una tarjeta de embarque si no dispusiera de una

reserva. Es mucho más probable que un pasajero que posee una reserva no se presente al vuelo, si bien en ese caso el Tribunal de Justicia ha admitido la presunción de la presentación a facturación por el hecho de disponer de una reserva.

7. Además, de la inexistencia de prueba de que el pasajero dispone de una reserva confirmada para el vuelo, la demandada (y con ella algunas formaciones de los órganos jurisdiccionales de recurso) deducen la imposibilidad de verificar si el vuelo ha sido pagado por el pasajero, señalando que el Reglamento n.º 261/2004 no se aplica a pasajeros que viajan gratuitamente o con un billete de precio reducido, que no esté directa o indirectamente a disposición del público (artículo 3, apartado 3, del Reglamento).
8. No obstante, parece que recaería sobre la demandada, que deduce de la alegación de la gratuidad del transporte unos efectos jurídicos favorables para ella, la carga de una posible prueba de ese hecho, mientras que los pasajeros están obligados a acreditar que disponían de una «reserva confirmada» y no una reserva «pagada» y confirmada, como sugiere la demandada (y cuya postura comparten algunas formaciones del órgano jurisdiccional de recurso).
9. Debe advertirse asimismo que, en el caso de los viajes combinados, es el operador turístico el que está vinculado por el contrato de transporte celebrado con el transportista aéreo y es esa entidad la que paga por el vuelo. Los pasajeros, en cambio, pagan por el viaje, no por el vuelo. Por ello, si un viaje, que ha sido pagado (directamente por los pasajeros o por otra entidad a favor de los pasajeros) incluye un vuelo (por el cual el operador turístico ha pagado al transportista), no se da el supuesto de «pasajeros que viajen gratuitamente».
10. El órgano jurisdiccional nacional también tiene dudas sobre el sentido del concepto «con un billete de precio reducido que no esté directa o indirectamente a disposición del público» recogido en el artículo 3, apartado 3 del Reglamento n.º 261/2004, es decir, si se trata de un precio reducido ofrecido al pasajero por el Transportista (hacia esta postura se inclina el órgano jurisdiccional remitente) o bien esta disposición se refiere a una situación en la que el Transportista percibe una remuneración de mercado del operador turístico, si bien este último u otra entidad proporciona a los pasajeros unas condiciones ventajosas para participar en el viaje combinado. Esta segunda postura parece incompatible con el objetivo del Reglamento y resulta difícil de aplicar en la práctica, debido a la falta de criterios para determinar en qué consisten las condiciones ventajosas para participar en un viaje combinado.

11. El órgano jurisdiccional nacional considera que la interpretación propuesta por el Transportista y algunas formaciones del órgano jurisdiccional de recurso es incompatible con el objetivo y el contenido del Reglamento n.º 261/2004, el cual, en su considerando cinco señala claramente que el régimen de protección debe aplicarse no sólo a los pasajeros de vuelos regulares, sino también a los de vuelos no regulares, incluidos los que forman parte de viajes combinados, que tienen unas posibilidades limitadas de probar que un tercero ha pagado el vuelo.
12. *[omissis]*
13. La respuesta del Tribunal de Justicia a las cuestiones prejudiciales del órgano jurisdiccional remitente y la resolución de las dudas expresadas permitirán dilucidar si el Transportista demandado debe asumir la responsabilidad indemnizatoria por el retraso del vuelo litigioso y, en consecuencia, determinarán la procedencia de la demanda.

DOCUMENTO DE TRABAJO