Recopilación de la Jurisprudencia

AUTO DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta)

de 13 de febrero de 2020*

«Procedimiento prejudicial — Artículo 99 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia — Espacio de libertad, seguridad y justicia — Competencia judicial, reconocimiento y ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil — Reglamento (UE) n.º 1215/2012 — Artículo 7, punto 1, letra b), segundo guion — Competencia especial en materia contractual — Concepto de "lugar de cumplimiento" — Contrato de prestación de servicios — Transporte aéreo — Reglamento (CE) n.º 261/2004 — Derecho de los pasajeros aéreos a compensación en caso de cancelación o gran retraso de un vuelo — Vuelo de única reserva confirmada realizado en varios trayectos por dos transportistas aéreos distintos — Cancelación del último trayecto — Demanda de indemnización presentada contra el transportista aéreo encargado del último trayecto ante el órgano jurisdiccional en cuya demarcación se sitúa el punto de salida del primer trayecto»

En el asunto C-606/19,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Amtsgericht Hamburg (Tribunal de lo Civil y Penal de Hamburgo, Alemania), mediante resolución de 31 de julio de 2019, recibida en el Tribunal de Justicia el 12 de agosto de 2019, en el procedimiento entre

flightright GmbH

e

Iberia L. A. E., S. A. Operadora Unipersonal,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta),

integrado por el Sr. M. Safjan (Ponente), Presidente de Sala, y los Sres. L. Bay Larsen y N. Jääskinen, Jueces;

Abogado General: Sr. H. Saugmandsgaard Øe;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, tras oír al Abogado General, de resolver mediante auto motivado de conformidad con el artículo 99 de su Reglamento de Procedimiento;

dicta el siguiente

* Lengua de procedimiento: alemán.

Auto

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación 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 (DO 2012, L 351, p. 1).

2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre flightright GmbH, una empresa domiciliada en Potsdam (Alemania), y la compañía aérea Iberia L. A. E., S. A. Operadora Unipersonal (en lo sucesivo, «Iberia»), domiciliada en Madrid, en relación con una demanda de indemnización presentada sobre la base 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 (DO 2004, L 46, p. 1).

Marco jurídico

Reglamento n.º 1215/2012

3 La sección 2 del capítulo II del Reglamento n.º 1215/2012, titulada «Competencias especiales», contiene el artículo 7, que, en su punto 1, dispone lo siguiente:

«Una persona domiciliada en un Estado miembro podrá ser demandada en otro Estado miembro:

1) a) en materia contractual, ante el órgano jurisdiccional del lugar en el que se haya cumplido o deba cumplirse la obligación que sirva de base a la demanda;
   b) a efectos de la presente disposición, y salvo pacto en contrario, dicho lugar será:

   – cuando se trate de una compraventa de mercaderías, el lugar del Estado miembro en el que, según el contrato, hayan sido o deban ser entregadas las mercaderías,

   – cuando se trate de una prestación de servicios, el lugar del Estado miembro en el que, según el contrato, hayan sido o deban ser prestados los servicios;
   c) cuando la letra b) no sea aplicable, se aplicará la letra a)».

Reglamento n.º 261/2004

4 El artículo 2 del Reglamento n.º 261/2004, que lleva el epígrafe «Definiciones», dispone lo siguiente:

«[…]

b) transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, todo transportista aéreo que lleve a cabo o pretenda llevar a cabo un vuelo conforme a un contrato con un pasajero o en nombre de otra persona, jurídica o física, que tenga un contrato con dicho pasajero;

[…]».

5 El artículo 3 de este Reglamento, con la rúbrica «Ámbito de aplicación», dispone en su apartado 5:

«El presente Reglamento será aplicable a cualquier transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que proporcione transporte a los pasajeros a los que se hace referencia en los apartados 1 y 2. Cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que no tenga contrato con el pasajero dé cumplimiento a obligaciones en virtud del presente Reglamento, se considerará que lo hace en nombre de la persona que tiene un contrato con el pasajero.»

6 El artículo 5 de dicho Reglamento, titulado «Cancelación de vuelos», dispone, en su apartado 1, letra c):

«En caso de cancelación de un vuelo:

[…]

c) los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7, a menos que:
   i) se les informe de la cancelación al menos con dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista, o
   ii) se les informe de la cancelación con una antelación de entre dos semanas y siete días con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca un transporte alternativo que les permita salir con no más de dos horas de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de cuatro horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista, o
   iii) se les informe de la cancelación con menos de siete días de antelación con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca tomar otro vuelo que les permita salir con no más de una hora de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de dos horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista.»

7 El artículo 7 del mismo Reglamento, titulado «Derecho a compensación», dispone en su apartado 1, letra a):

«Cuando se haga referencia al presente artículo, los pasajeros recibirán una compensación por valor de:

a) 250 euros para vuelos de hasta 1 500 kilómetros».

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

8 El litigio principal tiene su origen en un vuelo con escalas, previsto para el 25 de agosto de 2018 y que fue objeto de una única reserva confirmada realizada por dos pasajeros (en lo sucesivo, «pasajeros de que se trata»).

9 Dicho vuelo, con salida desde Hamburgo (Alemania) y destino a San Sebastián (Guipúzcoa), comprendía tres trayectos. El primer trayecto, que conectaba Hamburgo con Londres (Reino Unido), fue operado por la compañía aérea British Airways, mientras que Iberia estaba encargada de los otros dos trayectos, a saber, los que conectaban, respectivamente, Londres con Madrid y Madrid con San Sebastián.

10 Mientras que los dos primeros trayectos se desarrollaron sin incidente alguno, el tercero fue objeto de cancelación, sin que se hubiese informado a los pasajeros de que se trata en tiempo útil.

11 Debido a esta cancelación, flightright, a la que los pasajeros de que se trata habían cedido sus posibles derechos a compensación, presentó contra Iberia una demanda de indemnización por un importe total de 500 euros, es decir, 250 euros por pasajero, ante el tribunal remitente, el Amtsgericht Hamburg (Tribunal de lo Civil y Penal de Hamburgo, Alemania) sobre la base de los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 261/2004, al ser la distancia entre Hamburgo y San Sebastián de unos 1 433 km.

12 El tribunal remitente alberga dudas, por una parte, sobre su competencia internacional para conocer del litigio principal y, por otra, sobre la posibilidad de que los pasajeros de que se trata puedan actuar judicialmente contra los dos transportistas aéreos que intervinieron para efectuar el vuelo con escalas que está en el origen del litigio principal.

13 En particular, dicho tribunal se pregunta si es competente para conocer del litigio principal en cuanto se refiere al trayecto que fue cancelado, pese a que los lugares de salida y de llegada de dicho trayecto, a saber, respectivamente, Madrid y San Sebastián, se encuentran fuera de su jurisdicción.

14 Además, el tribunal remitente señala que, en su sentencia de 11 de julio de 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), el Tribunal de Justicia declaró que, en el marco de un vuelo con escalas que haya dado lugar a una única reserva, el transportista aéreo que ha efectuado el primer trayecto de ese vuelo, cuyo lugar de salida estaba situado dentro de la demarcación del tribunal al que se ha acudido, podía ser demandado por todos los trayectos de dicho vuelo a los fines de un recurso de indemnización interpuesto sobre la base del Reglamento n.º 261/2004.

15 Habida cuenta de dicha sentencia, el tribunal remitente se pregunta si cabe demandar al transportista aéreo encargado del último trayecto de tal vuelo igualmente en el marco de una demanda de indemnización sobre la referida base.

16 En estas circunstancias, el Amtsgericht Hamburg (Tribunal de lo Civil y Penal de Hamburgo) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales siguientes:

«1) ¿Tiene competencia internacional el órgano jurisdiccional que conoce del asunto cuando se trata de un vuelo con escalas en el que cada uno de los dos trayectos efectuados fue operado por un transportista aéreo diferente y dicho órgano jurisdiccional solamente tiene competencia internacional para el trayecto que no resultó afectado por la cancelación?

2) ¿Tienen legitimación pasiva los dos transportistas aéreos implicados en la realización del vuelo con escalas si esos dos transportistas que han realizado los trayectos son transportistas comunitarios?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

17 Con arreglo al artículo 99 de su Reglamento de Procedimiento, cuando la respuesta a una cuestión prejudicial pueda deducirse claramente de la jurisprudencia o cuando la respuesta a tal cuestión no suscite ninguna duda razonable, el Tribunal de Justicia podrá decidir en cualquier momento, a propuesta del Juez Ponente y tras oír al Abogado General, resolver mediante auto motivado.

18 En el presente asunto procede aplicar esta disposición.

19 Con carácter preliminar, debe recordarse que, según reiterada jurisprudencia, en el procedimiento de cooperación entre los órganos jurisdiccionales nacionales y el Tribunal de Justicia establecido por el artículo 267 TFUE, corresponde a este último proporcionar al juez nacional una respuesta útil que le permita dirimir el litigio de que conoce. Desde este punto de vista, corresponde al Tribunal de Justicia reformular, en su caso, las cuestiones prejudiciales que se le han planteado. Además, el Tribunal de Justicia puede verse obligado a tomar en consideración normas de Derecho de la Unión a las que el

juez nacional no se haya referido en el enunciado de sus cuestiones [sentencia de 5 de diciembre de 2019, Centraal Justitieel Incassobureau (Reconocimiento y ejecución de sanciones pecuniarias), C-671/18, EU:C:2019:1054, apartado 26 y jurisprudencia citada].

20 En el caso de autos, el tribunal remitente no hace referencia a ninguna disposición en el enunciado de sus cuestiones prejudiciales. No obstante, de la resolución de remisión se desprende claramente que dicho tribunal se pregunta sobre su competencia para conocer de la demanda de indemnización presentada ante él contra el transportista aéreo encargado de realizar el último trayecto del vuelo.

21 Por consiguiente, procede examinar dichas cuestiones prejudiciales a la luz de las disposiciones relativas a la competencia judicial del Reglamento n.º 1215/2012.

22 En estas circunstancias, las referidas cuestiones prejudiciales, que procede analizar conjuntamente, deben entenderse en el sentido de que para el tribunal remitente consisten en preguntar al Tribunal de Justicia, esencialmente, si el artículo 7, punto 1, letra b), segundo guion, del Reglamento n.º 1215/2012 debe interpretarse 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 varios trayectos, puede entenderse como «lugar de cumplimiento», en el sentido de dicha disposición, 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 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.

23 A este respecto, ha de recordarse que el artículo 7, punto 1, letra b), segundo guion, del Reglamento n.º 1215/2012 dispone que, en materia contractual, a fin de demandar a una persona domiciliada en un Estado miembro en otro Estado miembro, el lugar de cumplimiento de la obligación que constituya la base de la demanda será, a los efectos de aplicar esta disposición, y salvo pacto en contrario, cuando se trate de una prestación de servicios, el lugar del Estado miembro en el que, según el contrato, hayan sido o deban ser prestados los servicios.

24 A este respecto, también procede recordar que, en la medida en que el Reglamento n.º 1215/2012 deroga y sustituye al Reglamento (CE) n.º 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (DO 2001, L 12, p. 1), la interpretación por el Tribunal de Justicia de las disposiciones de este último Reglamento será igualmente válida para el Reglamento n.º 1215/2012 cuando las disposiciones de ambos instrumentos de Derecho de la Unión puedan calificarse como equivalentes (sentencia de 8 de mayo de 2019, Kerr, C-25/18, EU:C:2019:376, apartado 19 y jurisprudencia citada).

25 Por consiguiente, la interpretación del Tribunal de Justicia en relación con el artículo 5, punto 1, del Reglamento n.º 44/2001 es también pertinente respecto del artículo 7, punto 1, del Reglamento n.º 1215/2012, dado que estas disposiciones pueden considerarse equivalentes (sentencia de 8 de mayo de 2019, Kerr, C-25/18, EU:C:2019:376, apartado 20 y jurisprudencia citada).

26 En lo que respecta al artículo 5, punto 1, del Reglamento n.º 44/2001, el Tribunal de Justicia ha declarado, por lo que atañe a los vuelos directos, que tanto el lugar de salida como el lugar de llegada del avión deben considerarse, indistintamente, los lugares de prestación principal de los servicios que son objeto de un contrato de transporte aéreo, de modo que quien presenta una demanda de indemnización al amparo del Reglamento n.º 261/2004 puede optar por hacerlo ante el tribunal en cuya demarcación se halle o bien el lugar de salida, o bien el lugar de llegada del avión, tal como dichos lugares estén previstos en el contrato (véase, en este sentido, la sentencia de 9 de julio de 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, apartados 43 y 47).

27 A este respecto, el Tribunal de Justicia ha precisado que el concepto de «lugar de cumplimiento», tal como ha sido interpretado en la sentencia de 9 de julio de 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439), pese a referirse a un vuelo directo, es de aplicación también, *mutatis mutandis*, a una situación en la que el vuelo con escalas caracterizado por una única reserva para todo el itinerario incluye dos trayectos (véase, en este sentido, la sentencia de 7 de marzo de 2018, flightright y otros, C-274/16, C-447/16 y C-448/16, EU:C:2018:160, apartados 69 y 71).

28 En consecuencia, cuando un vuelo se caracteriza por una única reserva confirmada para todo el itinerario e incluye dos trayectos, quien presenta una demanda de indemnización sobre la base del Reglamento n.º 261/2004 también tiene la opción de presentar tal demanda o bien ante el tribunal en cuya demarcación se halle el lugar de salida del primer trayecto, o bien ante el tribunal en cuya demarcación se halle el lugar de llegada del segundo trayecto.

29 Como se desprende de la resolución de remisión, en el litigio principal, el vuelo de que se trata incluía tres trayectos. No obstante, en la medida en que un contrato de transporte aéreo se caracteriza por una única reserva confirmada para todo el itinerario, dicho contrato obliga al transportista aéreo a transportar a un pasajero de un punto A a un punto D. Tal operación de transporte es un servicio en el que uno de los lugares de prestación principal se encuentra en el punto A (véase, por analogía, la sentencia de 7 de marzo de 2018, flightright y otros, C-274/16, C-447/16 y C-448/16, EU:C:2018:160, apartado 71).

30 En tales circunstancias, procede considerar que, en el caso de un vuelo con escalas caracterizado por una única reserva confirmada para el conjunto del itinerario y que incluye varios trayectos, puede entenderse como lugar de ejecución de dicho vuelo, en el sentido del artículo 7, punto 1, letra b), segundo guion, del Reglamento n.º 1215/2012, el lugar de salida del primer trayecto, ya que es uno de los lugares de prestación principal de los servicios que son objeto de un contrato de transporte aéreo.

31 Dado que ese lugar presenta un vínculo suficientemente estrecho con los elementos materiales del litigio y, por lo tanto, determina la conexión estrecha que pretenden establecer las reglas de competencia especial contenidas en el artículo 7, punto 1, del Reglamento n.º 1215/2012 entre el contrato de transporte aéreo y el órgano jurisdiccional competente, cumple el objetivo de proximidad que establecen dichas reglas (véase, en este sentido, la sentencia de 7 de marzo de 2018, flightright y otros, C-274/16, C-447/16 y C-448/16, EU:C:2018:160, apartado 74 y jurisprudencia citada).

32 Esta solución se ajusta también al principio de previsibilidad perseguido por esas mismas normas, puesto que permite tanto al demandante como al demandado identificar el órgano jurisdiccional del lugar de salida del primer trayecto, en los términos en que se establece en dicho contrato de transporte, como órgano jurisdiccional al que puede recurrir (véase, en este sentido, la sentencia de 7 de marzo de 2018, flightright y otros, C-274/16, C-447/16 y C-448/16, EU:C:2018:160, apartados 75 y 77 y jurisprudencia citada).

33 En lo que atañe a la posibilidad de que, en un asunto como el del litigio principal, se demande al transportista aéreo encargado del último trayecto ante el órgano jurisdiccional en cuya demarcación se halle el punto de salida del primer trayecto, procede señalar que, si bien es cierto que de la resolución de remisión no se desprende que Iberia fuese la otra parte contratante de los pasajeros de que se trata, la regla de competencia especial en materia contractual, prevista en el artículo 7, punto 1, del Reglamento n.º 1215/2012, no exige la celebración de un contrato entre dos personas, sino la existencia de una obligación jurídica libremente consentida por una persona con respecto a otra y en la que se basa la acción del demandante (véase, en este sentido, la sentencia de 7 de marzo de 2018, flightright y otros, C-274/16, C-447/16 y C-448/16, EU:C:2018:160, apartado 60 y jurisprudencia citada).

34 A este respecto, el artículo 3, apartado 5, segunda frase, del Reglamento n.º 261/2004 precisa que, cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, en el sentido del artículo 2, letra b), de dicho Reglamento, que no tenga contrato con el pasajero dé cumplimiento a obligaciones en virtud de dicho Reglamento, se considerará que lo hace en nombre de la persona que tiene un contrato con el pasajero.

35 Por consiguiente, debe considerarse que dicho transportista cumple las obligaciones libremente consentidas con respecto a quien contrata con ese pasajero. Estas obligaciones nacen del contrato de transporte aéreo (sentencia de 7 de marzo de 2018, flightright y otros, C-274/16, C-447/16 y C-448/16, EU:C:2018:160, apartado 63).

36 Habida cuenta de todas las consideraciones anteriores, procede responder a las cuestiones prejudiciales planteadas que el artículo 7, punto 1, letra b), segundo guion, del Reglamento n.º 1215/2012 debe interpretarse 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 varios trayectos, puede entenderse como «lugar de cumplimiento», en el sentido de dicha disposición, 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 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.

Costas

37 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el tribunal remitente, corresponde a este resolver sobre las costas.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Sexta) declara:

El artículo 7, punto 1, letra b), segundo guion, 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, debe interpretarse 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 varios trayectos, puede entenderse como «lugar de cumplimiento», en el sentido de dicha disposición, 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 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, tiene su origen en la cancelación del último trayecto y está dirigida contra el transportista aéreo encargado de realizar ese último trayecto.

Firmas