Recopilación de la Jurisprudencia

AUTO DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava)

de 5 de octubre de 2016*

«Procedimiento prejudicial — Artículo 99 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia — Inexistencia de duda razonable — Transportes aéreos — Reglamento (CE) n.º 261/2004 — Artículo 2, letra l) — Concepto de "cancelación" — Vuelo que fue objeto de una escala no programada»

En el asunto C-32/16,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Amtsgericht Dresden (Tribunal Civil y Penal de Dresde, Alemania), mediante resolución de 10 de diciembre de 2015, recibida en el Tribunal de Justicia el 19 de enero de 2016, en el procedimiento entre

Ute Wunderlich

y

Bulgarian Air Charter Limited,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava),

integrado por el Sr. D. Šváby (Ponente), Presidente de Sala, los Sres. M. Safjan y M. Vilaras, Jueces;

Abogado General: Sr. M. Bobek;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre de Bulgarian Air Charter Limited, por el Sr. P. Kauffmann, Rechtsanwalt;

— en nombre del Gobierno francés, por el Sr. D. Colas y la Sra. M.-L. Kitamura, en calidad de agentes;

— en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. W. Mölls y K. Simonsson, en calidad de agentes;

vista la decisión del Tribunal de Justicia, oído el Abogado General, de resolver mediante auto motivado, conforme al artículo 99 de su Reglamento de Procedimiento;

dicta el siguiente

* Lengua de procedimiento: alemán.

Auto

1 La petición de decisión prejudicial versa sobre la interpretación del artículo 2, letra l), 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).

2 Esta petición fue presentada en el marco de un litigio entre la Sra. Ute Wunderlich y Bulgarian Air Charter Limited, un transportista aéreo, respecto a la negativa de éste a indemnizarla pese a que su vuelo fue objeto de una escala imprevista antes de llegar a su destino final.

Marco jurídico

3 Los considerandos 1, 2 y 4 del Reglamento n.º 261/2004 establecen lo siguiente:

«(1) La actuación de la Comunidad 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.

(2) Las denegaciones de embarque y las cancelaciones o los grandes retrasos de los vuelos ocasionan graves trastornos y molestias a los pasajeros.

[...]

(4) La Comunidad debe por ello reforzar las normas mínimas comunes de protección establecidas [...] con el fin de consolidar los derechos de los pasajeros y, al mismo tiempo, garantizar que los transportistas aéreos desarrollan sus actividades en condiciones armonizadas en un mercado liberalizado.»

4 El artículo 2, letra l), de este Reglamento define el término «cancelación» como «la no realización de un vuelo programado y en el que había reservada al menos una plaza».

5 El artículo 5, apartado 1, del citado Reglamento, dispone:

«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.»

6 El artículo 7, apartado 1, de este Reglamento prevé que, en concreto en caso de cancelación de un vuelo, los pasajeros recibirán una compensación por importe de 250 euros para vuelos de hasta 1 500 kilómetros.

Litigio principal y cuestión prejudicial

7 La Sra. Wunderlich reservó con Bulgarian Air Charter un vuelo con salida de Burgas (Bulgaria) y destino en Dresde (Alemania), cuyo despegue estaba previsto el 13 de septiembre de 2014 a las 11.40 y el aterrizaje estaba previsto para el mismo día a las 13 horas.

8 El aparato que operaba el vuelo controvertido despegó el día y a la hora previstas. Sin embargo, llevó a cabo una escala imprevista en Praga (República Checa) antes de aterrizar finalmente en Dresde a las 15.20, con un retraso de dos horas y veinte minutos.

9 La Sra. Wunderlich presentó una demanda ante el Amtsgericht Dresden (Tribunal Civil y Penal de Dresde, Alemania), con el fin de obtener el pago de la compensación de 250 euros prevista, en caso de cancelación de un vuelo, en los artículos 5 y 7 del Reglamento n.º 261/2004.

10 En ese contexto, el órgano jurisdiccional remitente considera que, para interpretar el concepto de «cancelación» a efectos del artículo 2, letra l), del Reglamento n.º 261/2004, procede, de conformidad con la sentencia de 13 de octubre de 2011, Sousa Rodríguez y otros (C-83/10, EU:C:2011:652), recurrir al concepto de «itinerario» definido por el Tribunal de Justicia como el recorrido que ha de efectuar el avión desde el aeropuerto de salida hasta el aeropuerto de llegada según una cronología, lo que significa que el avión debe salir conforme al itinerario previsto y alcanzar su destino final tal como figura en dicho itinerario. A este respecto, dicho órgano considera que se desprende de la sentencia de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros (C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716), que el itinerario constituye un elemento esencial del vuelo y éste, a su vez, debe efectuarse conforme a una programación fijada con antelación por el transportista. El órgano jurisdiccional remitente destaca también que, habida cuenta de la distinción que debe hacerse entre retraso y cancelación, un vuelo puede considerarse cancelado únicamente si el transportista aéreo trasladó a los pasajeros en otro vuelo cuya planificación inicial es distinta a la del vuelo previsto inicialmente. Este órgano deduce de ello que el itinerario constituye un elemento esencial del vuelo.

11 Además, dicho órgano señala que, basándose en la sentencia de 13 de octubre de 2011, Sousa Rodríguez y otros (C-83/10, EU:C:2011:652), numerosos órganos jurisdiccionales alemanes han considerado que desviar un avión de su itinerario previsto e incluir una escala no prevista constituyen una modificación del itinerario inicial de tal importancia que procede considerar que el vuelo previsto no se llevó a cabo.

12 En estas circunstancias, el Amtsgericht Dresden (Tribunal Civil y Penal de Dresde) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Constituye una cancelación de un vuelo a efectos del artículo 2, letra l), del Reglamento n.º 261/2004 el hecho de que el vuelo previsto despegase en hora y aterrizase en el lugar de destino previsto con un retraso no superior a tres horas, habiendo tenido lugar, no obstante, una escala no programada?»

Sobre la cuestión prejudicial

13 Con arreglo al artículo 99 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia, cuando una cuestión prejudicial sea idéntica a otra sobre la que el Tribunal de Justicia ya haya resuelto, cuando la respuesta a tal cuestión pueda deducirse claramente de la jurisprudencia o cuando la respuesta a la

cuestión prejudicial 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.

14 Procede aplicar esta disposición en el presente asunto.

15 Mediante su cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, esencialmente, si el artículo 2, letra l), del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que un vuelo cuyos lugares de salida y destino correspondían a la programación prevista, pero que ha dado lugar a una escala no programada, debe considerarse cancelado.

16 Con carácter preliminar, procede recordar que el artículo 2, letra l), del Reglamento n.º 261/2004 define la «cancelación» como «la no realización de un vuelo programado y en el que había reservada al menos una plaza».

17 A este respecto, el Tribunal de Justicia ha precisado que es posible en principio constatar una cancelación cuando se abandone la programación del vuelo inicial y sus pasajeros se unan a los de otro vuelo también programado, con independencia del vuelo para el que los pasajeros transferidos hubieran efectuado su reserva (véase la sentencia de 13 de octubre de 2011, Sousa Rodríguez y otros, C-83/10, EU:C:2011:652, apartado 30 y jurisprudencia citada).

18 Sin embargo, un vuelo, como el controvertido en el litigio principal, cuyos lugares de salida y destino coincidían con la programación prevista y que por tanto no ha dado lugar en modo alguno al traslado de los pasajeros a otro vuelo debido a la desprogramación del vuelo que éstos habían reservado, no puede ser considerado como no efectuado a los efectos del artículo 2, letra l), del Reglamento n.º 261/2004 (véase, en este sentido, la sentencia de 13 de octubre de 2011, Sousa Rodríguez y otros, C-83/10, EU:C:2011:652, apartado 28 y jurisprudencia citada).

19 El hecho de que el vuelo haya dado lugar a una escala no programada no puede desvirtuar esta conclusión y, por tanto, permitir que dicho vuelo se considere cancelado.

20 A este respecto, se desprende, en efecto, de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia que el itinerario constituye un elemento esencial de un vuelo y éste, a su vez, se efectúa conforme a una programación fijada con antelación por el transportista (sentencia de 13 de octubre de 2011, Sousa Rodríguez y otros, C-83/10, EU:C:2011:652, apartado 27).

21 Sin embargo, asimilar un vuelo que llega a su destino final previsto tras una escala no programada con un vuelo cancelado e imponer, por tanto, al transportista aéreo el pago a los pasajeros de ese vuelo de la compensación prevista en el artículo 5, apartado 1, letra c), y en el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004 no sería conforme ni a la finalidad de dicho Reglamento ni al principio de igualdad de trato.

22 Por una parte, no se discute que el Reglamento n.º 261/2004 pretende, como se desprende de sus considerandos 1, 2 y 4, garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros y consumidores, consolidando sus derechos en determinadas situaciones que les ocasionan graves trastornos y molestias y reparando esos derechos de forma estandarizada e inmediata (sentencia de 22 de junio de 2016, Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, apartado 26 y jurisprudencia citada).

23 Ahora bien, el hecho de que un vuelo dé lugar a una escala no programada no constituye en absoluto una situación que, como tal, ocasione a los pasajeros graves trastornos y molestias como los que resultan de una denegación de embarque, de una cancelación o de un retraso importante, para las que el Reglamento n.º 261/2004, tal como lo interpreta el Tribunal de Justicia, prevé la compensación.

24 Estos graves trastornos y molestias sólo aparecen si dicha escala lleva a la aeronave que efectúa el vuelo a alcanzar su destino final con un retraso igual o superior a tres horas respecto a la hora prevista de llegada, situación ésta que, en principio, da derecho al pasajero a la indemnización prevista en el artículo 5, apartado 1, letra c), y en el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004, tal como los interpreta el Tribunal de Justicia (véase, en este sentido, la sentencia de 26 de febrero de 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, apartado 32 y jurisprudencia citada).

25 Por otra parte, asimilar un vuelo que llega a su destino final previsto tras una escala no programada a un vuelo cancelado llevaría a reconocer el derecho a una compensación a un pasajero que haya sufrido, debido a esta escala no programada, un retraso en la llegada inferior a tres horas cuando incluso un pasajero que hubiera sufrido un retraso idéntico por otra razón no tendría derecho a recibir la compensación prevista en el artículo 5, apartado 1, letra c), y en el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004, tal como los interpreta el Tribunal de Justicia y sería, por ello, contrario al principio de igualdad de trato.

26 Ahora bien, es jurisprudencia reiterada que todo acto del Derecho de la Unión debe interpretarse de conformidad con el conjunto del Derecho primario, incluido este principio, que exige que las situaciones comparables no reciban un trato diferente y que no se traten de manera idéntica situaciones distintas, a no ser que este trato esté objetivamente justificado (véase la sentencia de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros, C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716, apartado 48 y jurisprudencia citada).

27 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la cuestión planteada por el órgano jurisdiccional remitente que el artículo 2, letra l), del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que un vuelo cuyos lugares de salida y destino se ajustaron a la programación prevista, pero que ha dado lugar a una escala no programada, no puede considerarse cancelado.

Costas

28 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

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

El artículo 2, letra l), 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 un vuelo cuyos lugares de salida y destino se ajustaron a la programación prevista, pero que ha dado lugar a una escala no programada, no puede considerarse cancelado.

Firmas