Recopilación de la Jurisprudencia

AUTO DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Novena)

de 12 de noviembre de 2020*

«Procedimiento prejudicial — Artículo 99 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia — Transporte aéreo — Reglamento (CE) n.º 261/2004 — 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 — Artículo 5, apartado 1, letra c) — Artículo 7, apartado 1 — Derecho a compensación — Gran retraso en la llegada — Vuelo reservado con un transportista aéreo comunitario y compuesto por dos vuelos operados por transportistas aéreos diferentes, con salida de un tercer país y destino a un Estado miembro — Gran retraso en el primer vuelo, efectuado en el marco de un acuerdo de código compartido por un transportista aéreo de un tercer país — Demanda de compensación presentada contra el transportista comunitario»

En el asunto C-367/20,

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 4 de agosto de 2020, recibida en el Tribunal de Justicia el 6 de agosto de 2020, en el procedimiento entre

SP

y

KLM Royal Dutch Airlines, Direktion für Deutschland,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Novena),

integrado por el Sr. D. Šváby (Ponente), en funciones de Presidente de Sala, y el Sr. S. Rodin y la Sra. K. Jürimäe, Jueces;

Abogado General: Sr. P. Pikamäe;

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 de los artículos 3, apartado 5, 5, apartado 1, letras b) y c), y 7, apartado 1, 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 se ha presentado en el contexto de un litigio entre un pasajero, SP, y un transportista aéreo, KLM Royal Dutch Airlines, Direktion für Deutschland (en lo sucesivo, «KLM»), en relación con la negativa de este último a compensar a dicho pasajero, cuyo vuelo con conexión directa experimentó un gran retraso en la llegada.

Marco jurídico

3 El considerando 1 del Reglamento n.º 261/2004 enuncia:

«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.»

4 El artículo 2, letras b) y c), de este Reglamento dispone:

«A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

[…]

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;

c) transportista comunitario, todo transportista aéreo que posea una licencia de explotación válida expedida por un Estado miembro de conformidad con las disposiciones del Reglamento (CEE) n.º 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas [(DO 1992, L 240, p. 1)]».

5 El artículo 3 del Reglamento, titulado «Ámbito de aplicación», establece lo siguiente en sus apartados 1 y 5:

«1. El presente Reglamento será aplicable:

[…]

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.

[…]

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, apartado 1, letra c), del Reglamento establece:

«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, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 tiene la siguiente redacción:

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

[…]

c) 600 euros para todos los vuelos no comprendidos en a) o b).

[…]»

8 El artículo 13 del mismo Reglamento dispone:

«Cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo abone una compensación o dé cumplimiento a las demás obligaciones que le impone el presente Reglamento, no podrá interpretarse que las disposiciones de este último limitan su derecho a reclamar una compensación a cualquier otra persona, incluidos terceros, de conformidad con la legislación aplicable. En especial, este Reglamento no limita en ningún modo el derecho del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo de tratar de lograr que un operador turístico u otra persona con quien el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo tiene un contrato le reembolse. Asimismo, ninguna disposición del presente Reglamento podrá interpretarse como una restricción al derecho del operador turístico o de un tercero, no pasajero, con quien el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo tenga un contrato, de solicitar de este último el reembolso o una compensación con arreglo a la legislación aplicable en la materia.»

Litigio principal y cuestión prejudicial

9 SP realizó una reserva, que fue confirmada, para un vuelo previsto el 8 de junio de 2019 desde Nueva York (Estados Unidos) a Hamburgo (Alemania) con escala en Ámsterdam (Países Bajos).

10 En el marco de este vuelo con conexión directa, que dio lugar a una reserva única con KLM, «transportista comunitario» en el sentido del artículo 2, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, el vuelo desde Nueva York a Ámsterdam, operado en el marco de un acuerdo de código compartido por Delta Airlines, transportista con domicilio en un tercer país, sufrió un retraso en la llegada que impidió que los pasajeros afectados pudieran tomar el vuelo de conexión desde Ámsterdam a Hamburgo, por lo que SP llegó a su destino final con un retraso superior a tres horas.

11 Ante la negativa de KLM a abonarle la compensación prevista en el artículo 7, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, SP presentó una demanda ante el tribunal remitente, el Amtsgericht Hamburg (Tribunal de lo Civil y Penal de Hamburgo, Alemania).

12 Al albergar dudas sobre la aplicabilidad del Reglamento n.º 261/2004 al vuelo en cuestión, a pesar de la interpretación realizada por el Tribunal de Justicia en la sentencia de 11 de julio de 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), el Amtsgericht Hamburg (Tribunal de lo Civil y Penal de Hamburgo) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la cuestión prejudicial siguiente:

«¿Deben interpretarse los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el artículo 3, apartado 5, de este, en el sentido de que, en un vuelo con conexión directa, compuesto por dos vuelos y que dio lugar a una reserva única, con salida de un aeropuerto situado fuera del territorio de los Estados miembros (en un tercer país) y destino a un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro, con escala en el aeropuerto de otro [Estado miembro], un pasajero afectado por un retraso en su destino final igual o superior a tres horas que tiene su origen en el primer vuelo, efectuado en el marco de un acuerdo de código compartido por un transportista con domicilio en un tercer país, puede dirigir su demanda de compensación con arreglo a ese Reglamento contra el transportista aéreo comunitario con el que reservó el vuelo en su totalidad y que solo efectuó el segundo vuelo?»

Sobre la cuestión prejudicial

13 En virtud del artículo 99 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia, este podrá decidir en cualquier momento, a propuesta del Juez Ponente y tras oír al Abogado General, resolver mediante auto motivado cuando, en particular, la respuesta a una cuestión prejudicial no suscite ninguna duda razonable.

14 Puesto que así sucede en el presente asunto, procede aplicar dicha disposición.

15 Mediante su cuestión prejudicial, el tribunal remitente pregunta, en esencia, si los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el artículo 3, apartados 1, letra b), y 5, de este, deben interpretarse en el sentido de que, en un vuelo con conexión directa, compuesto por dos vuelos y que dio lugar a una reserva única, con salida de un aeropuerto situado en el territorio de un tercer país y destino a un aeropuerto situado en un Estado miembro, con escala en el aeropuerto de otro Estado miembro, un pasajero afectado por un retraso en su destino final igual o superior a tres horas que tiene su origen en el primer vuelo, efectuado en el marco de un acuerdo de código compartido por un transportista con domicilio en un tercer país, puede presentar su demanda de compensación con arreglo a ese Reglamento contra el transportista comunitario que efectuó el segundo vuelo.

16 Para dar respuesta a esta cuestión, resulta necesario establecer, en primer lugar, si el Reglamento n.º 261/2004 es aplicable a un vuelo de este tipo.

17 A este respecto, según el tenor del artículo 3, apartado 1, letra b), el Reglamento n.º 261/2004 será aplicable, en particular, 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 FUE, 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.

18 De lo anterior se desprende que deben cumplirse tres requisitos para que el Reglamento n.º 261/2004 sea aplicable a una situación como la prevista en esta disposición, a saber, primero, que se trate de un vuelo con salida de un aeropuerto situado en un tercer país y con destino a un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro; segundo, que el vuelo sea operado por un transportista aéreo comunitario, esto es, de conformidad con el artículo 2, letra c), de este Reglamento, por un transportista aéreo que posea una licencia de explotación válida expedida por un Estado miembro, y, tercero, que el pasajero de que se trate no haya disfrutado de beneficios o compensación ni de asistencia en el tercer país de salida (véase, en este sentido, la sentencia de 11 de junio de 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, apartado 33).

19 En lo que respecta al primero de estos requisitos, el Tribunal de Justicia ha tenido ocasión de precisar que 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 (sentencia de 11 de julio de 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, apartado 16 y jurisprudencia citada).

20 Por tanto, un vuelo con conexión directa como el controvertido en el litigio principal, que, según ha constatado el tribunal remitente, fue objeto de una reserva única y se efectuó con salida de Nueva York y destino final en Hamburgo, debe considerarse efectuado con salida en un aeropuerto de un tercer país y destino en un aeropuerto de un Estado miembro.

21 En relación con el segundo requisito al que se hace referencia en el apartado 18 del presente auto, el Tribunal de Justicia ha declarado que la calificación de «transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo», en el sentido del artículo 2, letra b), del Reglamento n.º 261/2004, requiere, por un lado, la realización del vuelo de que se trate y, por otro lado, la existencia de un contrato celebrado con un pasajero (sentencia de 11 de julio de 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, apartado 23 y jurisprudencia citada).

22 Desde esta perspectiva el Tribunal de Justicia ha considerado, en particular, que merece esta calificación un transportista aéreo que, al igual que KLM en el asunto principal, efectúa uno de los vuelos de un vuelo con conexión directa en el marco del contrato de transporte celebrado por este transportista con el pasajero de que se trate (véase, en este sentido, la sentencia de 11 de julio de 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, apartados 24 y 25).

23 Por lo tanto, un vuelo con conexión directa, en el que uno de los vuelos es operado por un transportista como KLM, del que consta que posee una licencia de explotación válida expedida por un Estado miembro, debe considerarse como un vuelo operado por un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo comunitario, en el sentido del artículo 3, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004, a pesar de que este vuelo con conexión directa haya sido operado parcialmente por un transportista no comunitario.

24 Por lo que respecta al tercero de los requisitos mencionados en el apartado 18 del presente auto, de la petición de decisión prejudicial no se desprende en modo alguno que el pasajero en cuestión haya disfrutado en los Estados Unidos de beneficios o compensación y de asistencia.

25 Por consiguiente, y salvo que el pasajero en cuestión haya disfrutado en los Estados Unidos de beneficios o compensación y de asistencia, extremo que corresponde comprobar al tribunal remitente, un vuelo con conexión directa procedente de un aeropuerto situado en el territorio de un tercer país y con destino a un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro y operado parcialmente por un transportista aéreo comunitario en el sentido del artículo 3, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004, en este caso, KLM, está incluido en el ámbito de aplicación de este Reglamento.

26 Por consiguiente, en segundo lugar, es necesario determinar si el pasajero de este vuelo con conexión directa y que dio lugar a una reserva única, que llegó a su destino final con un retraso igual o superior a tres horas, puede presentar la demanda de compensación prevista en los artículos 5, apartado 1, letra c) y 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 contra cualquiera de los transportistas aéreos que efectuaron ese vuelo, incluido el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo con el que el pasajero celebró el contrato de transporte, pero cuyo vuelo no fue el que originó el retraso.

27 A este respecto procede recordar que los pasajeros de vuelos que han sido retrasados deben considerarse titulares del derecho a compensación previsto en el artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el artículo 7, apartado 1, de ese Reglamento, en el supuesto de que sufran, a la llegada a su destino final, una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas (sentencia de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros, C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716, apartado 61; véase, en el mismo sentido, la sentencia de 23 de octubre de 2012, Nelson y otros, C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657, apartado 37).

28 Por lo que se refiere al obligado al pago de la compensación debida en caso de gran retraso a la llegada de un vuelo con conexión directa, como el controvertido en el litigio principal, el Tribunal de Justicia ha precisado que todo transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que participe efectuando, al menos, uno de los vuelos de este vuelo con conexión directa está obligado al pago de esta compensación, con independencia de que el gran retraso sufrido por el pasajero a la llegada a su destino final tenga o no su origen en el vuelo operado por él (véase, en este sentido, la sentencia de 11 de julio de 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, apartados 20 a 26).

29 A este respecto, el Tribunal de Justicia ha señalado, en primer lugar, que los vuelos con una o más conexiones directas que dan lugar a una reserva única deben entenderse como una unidad, tal como se ha recordado en el apartado 19 del presente auto, lo que implica que, en el marco de esos vuelos, un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que ha efectuado el segundo vuelo no puede escudarse en la mala ejecución de un vuelo anterior operado por otro transportista aéreo (véase, en este sentido, la sentencia de 11 de julio de 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, apartado 27).

30 El Tribunal de Justicia ha recordado, a continuación, que el artículo 3, apartado 5, segunda frase, del Reglamento n.º 261/2004 precisa que, cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo 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. De ese modo, en una situación en la que, en un vuelo con conexión directa compuesto de dos vuelos que dieron lugar a una reserva única, el primer vuelo es realizado, en virtud de un acuerdo de código compartido, por un transportista aéreo distinto del transportista aéreo que celebró el contrato de transporte con el pasajero de que se trata y que efectuó el segundo vuelo, este último transportista continúa contractualmente vinculado al pasajero, incluso en el marco de la ejecución del primer vuelo (véase, en este sentido, la sentencia de 11 de julio de 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, apartados 28 y 29).

31 Por otra parte, el Tribunal de Justicia ha señalado que esta solución se justifica por el objetivo de garantizar un nivel elevado de protección de los pasajeros, enunciado en el considerando 1 del Reglamento n.º 261/2004, para garantizar que los pasajeros transportados serán compensados por el

transportista aéreo que celebró el contrato de transporte con ellos, sin tener que tomar en consideración los acuerdos a que haya llegado ese transportista para la realización de los otros vuelos que componen el vuelo con conexión directa que ha comercializado (véase, en este sentido, la sentencia de 11 de julio de 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, apartado 30).

32 Finalmente, el Tribunal de Justicia ha recordado que, en virtud del artículo 13 del Reglamento n.º 261/2004, el cumplimiento por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo de las obligaciones que le incumben en virtud de ese Reglamento se produce sin perjuicio de que este transportista tenga derecho a reclamar una compensación, de conformidad con el Derecho nacional aplicable, a cualquier persona, terceros incluidos, que haya provocado que dicho transportista incumpliera sus obligaciones, lo que permite, en el supuesto de un vuelo con conexión directa que dio lugar a una reserva única y fue realizado en el marco de un acuerdo de código compartido, que el transportista aéreo que ha debido abonar la compensación prevista por el Reglamento n.º 261/2004 por el gran retraso que afectó a la parte del vuelo que no efectuó él mismo se dirija contra el transportista aéreo al que incumbe la responsabilidad de ese retraso con el fin de obtener la compensación de esa carga económica (sentencia de 11 de julio de 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, apartados 31 y 32).

33 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la cuestión prejudicial planteada que los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el artículo 3, apartados 1, letra b), y 5, de este, deben interpretarse en el sentido de que, en un vuelo con conexión directa, compuesto por dos vuelos y que dio lugar a una reserva única, con salida de un aeropuerto situado en el territorio de un tercer país y destino a un aeropuerto situado en un Estado miembro, con escala en el aeropuerto de otro Estado miembro, un pasajero afectado por un retraso en su destino final igual o superior a tres horas que tiene su origen en el primer vuelo, efectuado en el marco de un acuerdo de código compartido por un transportista con domicilio en un tercer país, puede presentar su demanda de compensación con arreglo a ese Reglamento contra el transportista aéreo comunitario que efectuó el segundo vuelo.

Costas

34 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 Novena) resuelve:

Los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, 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 artículo 3, apartados 1, letra b), y 5, de este, deben interpretarse en el sentido de que, en un vuelo con conexión directa, compuesto por dos vuelos y que dio lugar a una reserva única, con salida de un aeropuerto situado en el territorio de un tercer país y destino a un aeropuerto situado en un Estado miembro, con escala en el aeropuerto de otro Estado miembro, un pasajero afectado por un retraso en su destino final igual o superior a tres horas que tiene su origen en el primer vuelo, efectuado en el marco de un acuerdo de código compartido por un transportista con domicilio en un tercer país, puede presentar su demanda de compensación con arreglo a ese Reglamento contra el transportista aéreo comunitario que efectuó el segundo vuelo.

Firmas