SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera)

de 13 de octubre de 2011 *

En el asunto C-83/10,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra, mediante auto de 1 de febrero de 2010, recibido en el Tribunal de Justicia el 11 de febrero de 2010, en el procedimiento entre

Aurora Sousa Rodríguez,

Yago López Sousa,

Rodrigo Manuel Puga Lueiro,

Luis Ángel Rodríguez González,

María del Mar Pato Barreiro,

* Lengua de procedimiento: español.

Manuel López Alonso,

Yaiza Pato Rodríguez

y

Air France SA,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por el Sr. K. Lenaerts, Presidente de Sala, y el Sr. J. Malenovský (Ponente), la Sra. R. Silva de Lapuerta y los Sres. E. Juhász y D. Šváby, Jueces;

Abogado General: Sra. E. Sharpston;
Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre de la Sra. Sousa Rodríguez, los Sres. López Sousa, Puga Lueiro y Rodríguez González, la Sra. Pato Barreiro, el Sr. López Alonso y la Sra. Pato Rodríguez, por el Sr. J. Portela Leiros, procurador de los tribunales, asistido por el Sr. J. González Pérez, abogado;

— en nombre del Gobierno francés, por los Sres. G. de Bergues y M. Perrot, en calidad de agentes;

— en nombre del Gobierno italiano, por la Sra. G. Palmieri, en calidad de agente, asistida por la Sra. M. Russo, avvocato dello Stato;

— en nombre del Gobierno polaco, por el Sr. M. Szpunar, en calidad de agente;

— en nombre del Gobierno del Reino Unido, por el Sr. S. Hathaway, en calidad de agente, asistido por el Sr. D. Beard, Barrister;

— en nombre de la Comisión Europea, por la Sra. L. Lozano Palacios y el Sr. K. Simonsson, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones de la Abogado General, presentadas en audiencia pública el 28 de junio de 2011;

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 2, letra l), y 12 del Reglamento (CE) nº 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) nº 295/91 (DO L 46, p. 1).

2 Dicha petición se presentó en el marco de un litigio entre siete pasajeros y Air France SA (en lo sucesivo, «Air France») respecto a la compensación del perjuicio que estimaban haber sufrido a causa de grandes retrasos y de los inconvenientes causados por los problemas técnicos que afectaron al avión de esta compañía con ocasión de un vuelo entre París y Vigo.

Marco jurídico

Derecho internacional

3 La Comunidad Europea participó en la Conferencia Diplomática internacional de Derecho aéreo celebrada en Montreal del 10 al 28 de mayo de 1999, de resultas de la cual fue aprobado, el 28 de mayo de 1999, el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (en lo sucesivo, «Convenio de Montreal»), y firmó dicho Convenio el 9 de diciembre de 1999.

4 El 5 de abril de 2001, el Consejo de la Unión Europea adoptó la Decisión 2001/539/CE, sobre la celebración por la Comunidad Europea del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Convenio de Montreal) (DO L 194, p. 38). Dicho Convenio entró en vigor, por lo que respecta a la Unión Europea, el 28 de junio de 2004.

5 El artículo 19 del Convenio de Montreal, titulado «Retraso», que figura en el capítulo III de éste, titulado «Responsabilidad del transportista y medida de la indemnización del daño», dispone:

«El transportista es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga. Sin embargo, el transportista no será responsable del daño ocasionado por retraso si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y a otros, adoptar dichas medidas.»

6 El artículo 22, apartado 1, de este Convenio, titulado «Límites de responsabilidad respecto al retraso, el equipaje y la carga», perteneciente al mismo capítulo III, establece:

«En caso de daño causado por retraso, como se especifica en el artículo 19, en el transporte de personas la responsabilidad del transportista se limita a 4.150 derechos especiales de giro por pasajero.»

7 El artículo 29 del Convenio de Montreal, titulado «Fundamento de las reclamaciones», dispone:

«En el transporte de pasajeros, de equipaje y de carga, toda acción de indemnización de daños, sea que se funde en el presente Convenio, en un contrato o en un acto ilícito, sea en cualquier otra causa, solamente podrá iniciarse con sujeción a condiciones y a límites de responsabilidad como los previstos en el presente Convenio, sin que ello afecte a la cuestión de qué personas pueden iniciar las acciones y cuáles son sus respectivos derechos. En ninguna de dichas acciones se otorgará una indemnización punitiva, ejemplar o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria.»

Derecho de la Unión

Reglamento (CE) nº 2027/97

8 El artículo 1 del Reglamento (CE) nº 2027/97 del Consejo, de 9 de octubre de 1997, relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje (DO L 285, p. 1), en su versión modificada por el Reglamento (CE) nº 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002 (DO L 140, p. 2) (en lo sucesivo, «Reglamento nº 2027/97»), dispone:

«El presente Reglamento desarrolla las disposiciones pertinentes del Convenio de Montreal […]»

9 El artículo 3, apartado 1, del Reglamento nº 2027/97 establece:

«La responsabilidad de una compañía aérea comunitaria en relación con el transporte de pasajeros y su equipaje se regirá por todas las disposiciones del Convenio de Montreal relativas a dicha responsabilidad.»

Reglamento nº 261/2004

10 Los considerandos décimo y decimoséptimo del Reglamento nº 261/2004 exponen lo siguiente:

«(10) Debe ofrecerse a los pasajeros a los que se deniega el embarque contra su voluntad la posibilidad de cancelar sus vuelos, con reembolso de sus billetes, o de proseguirlos en condiciones satisfactorias, así como el derecho a ser bien atendidos mientras esperan un vuelo posterior.

[…]

(17) Los pasajeros cuyos vuelos tengan un retraso de duración determinada deben recibir atención adecuada y han de tener la posibilidad de cancelar sus vuelos, con reembolso de sus billetes, o de proseguirlo en condiciones satisfactorias.»

11 El artículo 1, apartado 1, de este Reglamento, titulado «Objeto», dispone:

«El presente Reglamento establece, bajo las condiciones en él detalladas, los derechos mínimos que asistirán a los pasajeros en caso de:

a) denegación de embarque contra su voluntad;

b) cancelación de su vuelo;

c) retraso de su vuelo.»

12 Bajo la rúbrica «Definiciones», el artículo 2, letra l), de dicho Reglamento, dispone:

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

[…]

l) *cancelación,* la no realización de un vuelo programado y en el que había reservada al menos una plaza.»

13 El artículo 5, apartados 1 a 3, del mismo Reglamento, titulado «Cancelación de vuelos», establece:

«1. En caso de cancelación de un vuelo:

a) el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá asistencia a los pasajeros afectados conforme al artículo 8, y

b) el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá asistencia a los pasajeros afectados conforme a la letra a) del apartado 1 y el apartado 2 del artículo 9 así como, en caso de que se les ofrezca un transporte alternativo cuando la salida prevista del nuevo vuelo sea como mínimo al día siguiente de la salida programada del vuelo cancelado, la asistencia especificada en las letras b) y c) del apartado 1 del artículo 9, y

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.

2. Siempre que se informe a los pasajeros de la cancelación, deberá darse una explicación relativa a los posibles transportes alternativos.

3. Un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no está obligado a pagar una compensación conforme al artículo 7 si puede probar que la cancelación se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables.»

14 El artículo 6, apartado 1, del Reglamento nº 261/2004, titulado «Retraso», dispone:

«1. Si un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo prevé el retraso de un vuelo con respecto a la hora de salida prevista:

a) de dos horas o más en el caso de todos los vuelos de 1.500 kilómetros o menos, o

b) de tres horas o más en el caso de todos los vuelos intracomunitarios de más de 1.500 kilómetros y de todos los demás vuelos de entre 1.500 y 3.500 kilómetros, o

c) de cuatro horas o más en el caso de todos los vuelos no comprendidos en las letras a) o b),

el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá a los pasajeros la asistencia especificada en:

i) la letra a) del apartado 1 y el apartado 2 del artículo 9, y

ii) las letras b) y c) del apartado 1 del artículo 9 cuando la hora de salida prevista sea como mínimo al día siguiente a la hora previamente anunciada, y

iii) la letra a) del apartado 1 del artículo 8 cuando el retraso es de cinco horas como mínimo.»

15 El artículo 7, apartado 1, de este Reglamento, titulado «Derecho a compensación», dispone:

«1. 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;

[…]»

16 El artículo 8 de dicho Reglamento, titulado «Derecho al reembolso o a un transporte alternativo», establece:

«1. Cuando se haga referencia a este artículo, se ofrecerán a los pasajeros las opciones siguientes:

a) — el reembolso en siete días, según las modalidades del apartado 3 del artículo 7, del coste íntegro del billete en el precio al que se compró, correspondiente a la parte o partes del viaje no efectuadas y a la parte o partes del viaje efectuadas, si el vuelo ya no tiene razón de ser en relación con el plan de viaje inicial del pasajero, junto con, cuando proceda:

— un vuelo de vuelta al primer punto de partida lo más rápidamente posible;

b) la conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables, lo más rápidamente posible, o

c) la conducción hasta el destino final, en condiciones de transporte comparables, en una fecha posterior que convenga al pasajero, en función de los asientos disponibles.

[…]

3. En el caso de las ciudades o regiones en las que existan varios aeropuertos, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo que ofrezca al pasajero un vuelo a otro aeropuerto distinto de aquel para el que se efectuó la reserva deberá correr con los gastos de transporte del pasajero desde ese segundo aeropuerto, bien hasta el aeropuerto para el que efectuó la reserva, bien hasta otro lugar cercano convenido con el pasajero.»

17 El artículo 9, apartados 1 y 2, del Reglamento nº 261/2004, titulado «Derecho a atención», dispone:

«1. Cuando se haga referencia a este artículo, se ofrecerá gratuitamente a los pasajeros:

a) comida y refrescos suficientes, en función del tiempo que sea necesario esperar;

b) alojamiento en un hotel en los casos:

— en que sea necesario pernoctar una o varias noches, o

— en que sea necesaria una estancia adicional a la prevista por el pasajero;

c) transporte entre el aeropuerto y el lugar de alojamiento (hotel u otros).

2. Además, se ofrecerán a los pasajeros gratuitamente dos llamadas telefónicas, télex o mensajes de fax, o correos electrónicos.»

18 El artículo 12, aparatado 1, de este Reglamento, bajo la rúbrica «Compensación suplementaria», establece:

«El presente Reglamento se aplicará sin perjuicio de los derechos del pasajero a obtener una compensación suplementaria. La compensación que se conceda con arreglo al presente Reglamento podrá deducirse de la misma.»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

19 Los demandantes en el litigio principal celebraron con Air France un contrato de transporte aéreo que habría de llevarlos de París a Vigo en el vuelo 5578 de dicha compañía. El vuelo estaba fijado para el día 25 de septiembre de 2008, con salida del aeropuerto de París Charles de Gaulle a las 19.40.

20 Pocos minutos después del despegue del avión a la hora prevista, el piloto decidió volver al punto de origen, el aeropuerto de París Charles de Gaulle, por un problema técnico de la aeronave. Nada indica, en la documentación obrante en los autos del litigio principal, que el avión volviera a despegar posteriormente y llegara, con retraso, a su destino.

21 A tres de los pasajeros del vuelo de que se trata se les ofreció tomar un vuelo que despegaba el día siguiente, 26 de septiembre de 2008, a las 7.05, del aeropuerto de París Orly, con destino a Oporto (Portugal), desde donde se trasladaron a Vigo por medio de un taxi. A otro pasajero se le propuso tomar, el mismo día, un vuelo de París a Vigo, vía Bilbao. En cuanto a los demás pasajeros, Air France los recolocó en su vuelo París-Vigo, también del 26 de septiembre de 2008, que despegaba a la misma hora que el que había sufrido la avería (19.40). Ningún pasajero del vuelo del día anterior, salvo uno de ellos, fue alojado a cargo de Air France ni recibió asistencia alguna de esta compañía aérea.

22 Siete de los pasajeros del vuelo 5578, es decir, los demandantes en el litigio principal, interpusieron una demanda de daños y perjuicios contra Air France ante el Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra, por incumplimiento del contrato de transporte aéreo.

23 Los demandantes en el litigio principal solicitan la compensación prevista en el artículo 7 del Reglamento nº 261/2004 a razón de 250 euros cada uno, tal como establece dicha disposición. Uno de los demandantes reclama, asimismo, el reembolso de los gastos de su desplazamiento en taxi desde Oporto hasta Vigo. Otro demandante pide el reembolso de sus gastos de comida en el aeropuerto de París, así como los relacionados con la guarda de su perro durante un día más de lo inicialmente previsto. Por último, todos los demandantes solicitan que se condene a Air France a pagarles una cantidad adicional en concepto de reparación de los daños morales que estiman haber sufrido.

24 En estas circunstancias, el Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«[1)] Si el concepto "cancelación" definida en [el] artículo 2[, letra l), del] reglamento [nº 261/2004] debe interpretarse en el sentido […] exclusivo de ausencia de salida del vuelo en los términos programados o también en el sentido de cualquier circunstancia que haga que dicho vuelo con reserva haya despegado pero no llegue a su destino, incluido el regreso forzoso por circunstancias técnicas al aeropuerto de origen.

[2)] Si el concepto "compensación suplementaria" del artículo 12 de dicho reglamento debe interpretarse en el sentido de que permite al juez nacional, en caso de cancelación, conceder indemnización de daños y perjuicios, incluyendo daños morales por incumplimiento del contrato de transporte aéreo conforme a los criterios establecidos en la normativa y jurisprudencia nacional sobre el incumplimiento contractual o si, por el contrario dicha compensación ha de obedecer sólo a gastos realizados por los pasajeros debidamente acreditados y no resarcidos suficientemente por el transportista aéreo conforme a lo que

exigen los artículos 8 y 9 del Reglamento [nº 261/2004], sin haberse invocado dichos preceptos o, por último, si estos dos conceptos de compensación suplementaria son compatibles entre sí.»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre la primera cuestión

25 A efectos de la compensación a los pasajeros sobre la base de las disposiciones conjuntas de los artículos 5 y 7 del Reglamento nº 261/2004, el órgano jurisdiccional remitente, que debe determinar si el vuelo de que se trata puede considerarse «cancelado», en el sentido del artículo 2, letra l), de dicho Reglamento, pregunta, en esencia, si el concepto de «cancelación» se refiere exclusivamente al supuesto de que el avión de que se trate no haya despegado en modo alguno o si incluye igualmente el supuesto de que el avión, aun habiendo despegado, se vea obligado a regresar al aeropuerto de origen a causa de una avería técnica del aparato.

26 Procede recordar inmediatamente que el artículo 2, letra l), de dicho Reglamento define la «cancelación» como «la no realización de un vuelo programado y en el que había reservada al menos una plaza». Antes de poder determinar el sentido del concepto de «cancelación», por tanto, debe precisarse el del concepto de «vuelo», en el sentido de este artículo.

27 A este respecto, el Tribunal de Justicia ya ha declarado que un vuelo «consiste, esencialmente, en una operación de transporte aéreo y […] que, por lo tanto, constituye en cierto modo una "unidad" de este tipo de transporte realizada por un transportista

aéreo que fija su itinerario» (sentencia de 10 de julio de 2008, Emirates Airlines, C-173/07, Rec. p. I-5237, apartado 40). Además, este Tribunal ha precisado que el itinerario constituye un elemento esencial del vuelo y éste, a su vez, se efectúa conforme a una programación fijada con antelación por el transportista (sentencia de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros, C-402/07 y C-432/07, Rec. p. I-10923, apartado 30).

28 Dado que el término «itinerario» designa el recorrido que ha de efectuar el avión desde el aeropuerto de salida hasta el aeropuerto de llegada, según una cronología establecida, para que un vuelo pueda considerarse realizado no basta con que el avión haya salido conforme al itinerario previsto, sino que es necesario también que haya alcanzado su destino tal como figura en dicho itinerario. Pues bien, la circunstancia de que el despegue se haya producido, pero el avión haya regresado seguidamente al aeropuerto de origen sin haber alcanzado el destino que figura en el itinerario, significa que el vuelo, tal como estaba previsto inicialmente, no puede considerarse realizado.

29 A continuación, cabe señalar que de la definición del artículo 2, letra l), del Reglamento nº 261/2004 no se desprende en modo alguno que, aparte de la no realización de un vuelo programado, la «cancelación» de dicho vuelo, en el sentido de este artículo, requiera la adopción de una decisión explícita de cancelarlo.

30 A este respecto, el Tribunal de Justicia ha precisado que es posible en principio constatar una cancelación cuando el vuelo inicialmente previsto que se haya visto retrasado se transfiera a otro vuelo, es decir, 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 (sentencia Sturgeon y otros, antes citada, apartado 36).

31 En tal situación, no es en absoluto necesario que todos los pasajeros que hubieran reservado una plaza en el vuelo inicialmente previsto sean transportados en otro vuelo. A este respecto, sólo importa la situación individual de cada pasajero así transportado, es decir, el hecho de que, en lo que atañe al pasajero en cuestión, la programación inicial del vuelo se haya abandonado.

32 A este respecto, debe señalarse que tanto el artículo 1, apartado 1, letra b), como los considerandos décimo y decimoséptimo del Reglamento nº 261/2004, en diferentes versiones lingüísticas, hacen referencia a la anulación de «su» vuelo.

33 De este modo, consta que todos los demandantes en el litigio principal fueron transferidos a otros vuelos, programados para el día siguiente del día de salida previsto, que les permitieron alcanzar su destino final, Vigo, en algunos casos mediante transbordo. Por consiguiente, «su» vuelo inicialmente previsto debe considerarse «cancelado».

34 Por último, procede señalar que el motivo por el que el avión se haya visto obligado a regresar al aeropuerto de salida y, por tanto, no haya alcanzado su destino es irrelevante a efectos de la calificación de «cancelación», en el sentido de la definición antes mencionada del artículo 2, letra l), del Reglamento nº 261/2004. En efecto, tal motivo sólo es pertinente para determinar, en el marco de la indemnización del perjuicio sufrido por los pasajeros a causa de la cancelación de su vuelo, si, llegado el caso, dicha cancelación «se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004, en cuyo caso no hay obligación de compensación.

35 Habida cuenta de las anteriores consideraciones, procede responder a la primera cuestión prejudicial que el concepto de «cancelación» definido en el artículo 2, letra l), del Reglamento nº 261/2004 debe entenderse en el sentido de que, en una situación como la examinada en el asunto principal, no se refiere exclusivamente al supuesto de que el avión de que se trate no haya despegado en modo alguno, sino que incluye igualmente el supuesto de que el avión haya despegado, pero, cualquiera que sea la razón, se vea obligado a regresar al aeropuerto de origen y los pasajeros de dicho avión hayan sido transferidos a otros vuelos.

Sobre la segunda cuestión

36 Mediante su segunda cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si, en concepto de compensación suplementaria en virtud del artículo 12, letra l), del Reglamento nº 261/2004, el juez nacional puede condenar al transportista aéreo a indemnizar todo tipo de perjuicio, incluido el moral, derivado del incumplimiento del contrato de transporte aéreo, basándose en las normas nacionales. En particular, pregunta si esta compensación suplementaria puede cubrir los gastos que los pasajeros han tenido que efectuar a causa del incumplimiento, por parte del transportista aéreo, de las obligaciones de asistencia y atención que le incumben en virtud de los artículos 8 y 9 del Reglamento nº 261/2004.

37 Debe recordarse primeramente que el artículo 1 del Reglamento nº 261/2004 subraya el carácter mínimo de los derechos que establece en beneficio de los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque contra su voluntad, de cancelación de su vuelo o de retraso de su vuelo. Además, el artículo 12 de este Reglamento, titulado «Compensación suplementaria», dispone que dicho Reglamento se aplicará sin perjuicio de los derechos del pasajero a obtener una compensación suplementaria. También se precisa en dicho artículo que la compensación que se conceda con arreglo a este Reglamento podrá deducirse de esa compensación.

38 De estas disposiciones se desprende que la compensación concedida a los pasajeros aéreos sobre la base del artículo 12 del Reglamento nº 261/2004 pretende completar la aplicación de las medidas previstas en dicho Reglamento, de modo que los pasajeros sean compensados por la totalidad del perjuicio que hayan sufrido a causa del incumplimiento, por parte del transportista aéreo, de sus obligaciones contractuales. Esta disposición permite así al juez nacional condenar al transportista aéreo a indemnizar el perjuicio resultante para los pasajeros del incumplimiento del contrato de transporte aéreo, sobre la base de un fundamento jurídico distinto del Reglamento nº 261/2004, es decir, en particular, en las condiciones previstas por el Convenio de Montreal o por el Derecho nacional.

39 A este respecto, es preciso recordar que el Tribunal de Justicia ya ha declarado que las medidas de asistencia y atención estandarizadas e inmediatas adoptadas en virtud del Reglamento nº 261/2004 no impiden por sí mismas que los pasajeros afectados, en el caso en que el mismo incumplimiento por parte del transportista aéreo de sus obligaciones contractuales les cause también daños que den derecho a una indemnización, puedan ejercitar, además, las acciones de indemnización de dichos daños en las circunstancias previstas en el Convenio de Montreal (véase, en este sentido, la sentencia de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA, C-344/04, Rec. p. I-403, apartado 47).

40 En particular, las disposiciones de los artículos 19, 22 y 29 del Convenio de Montreal, aplicables, en virtud del artículo 3, apartado 1, del Reglamento nº 2027/97, a la responsabilidad del transportista aéreo establecido en el territorio de un Estado miembro, precisan las condiciones en que, en caso de retraso o cancelación de un vuelo, los pasajeros perjudicados pueden entablar las acciones destinadas a obtener una indemnización de daños y perjuicios con carácter individual de los transportistas responsables de un perjuicio derivado del incumplimiento del contrato de transporte aéreo.

41 A este respecto, cabe recordar que, en su sentencia de 6 de mayo de 2010, Walz (C-63/09, Rec. p. I-4239, apartado 29), el Tribunal de Justicia declaró que debía considerarse que el término «daño» (en francés «préjudice» y «dommage»), mencionado en el capítulo III del Convenio de Montreal, comprende los daños tanto de carácter material como moral. De ello se sigue que el perjuicio que puede ser objeto de compensación en virtud del artículo 12 del Reglamento nº 261/2004 puede ser un perjuicio de naturaleza no sólo material, sino también moral.

42 En cambio, en concepto de compensación suplementaria en virtud del artículo 12, letra l), del Reglamento nº 261/2004, el juez nacional no puede condenar a un transportista aéreo a reembolsar a los pasajeros cuyo vuelo haya sido retrasado o cancelado los gastos que estos últimos hayan efectuado debido al incumplimiento, por parte del transportista aéreo, de las obligaciones de asistencia (reembolso del billete o conducción hasta el destino final, asunción de los gastos de traslado entre el aeropuerto de

llegada y el aeropuerto inicialmente previsto) y de atención (asumiendo los gastos de restauración, alojamiento y comunicación) que le incumben en virtud de los artículos 8 y 9 de este Reglamento.

43 En efecto, las pretensiones de los pasajeros aéreos basadas en los derechos que dicho Reglamento les confiere, como los enunciados en los artículos 8 y 9 de éste, no pueden considerarse comprendidos en una compensación «suplementaria», en el sentido en que esta última se ha definido en el apartado 38 de la presente sentencia.

44 No obstante, cuando un transportista incumple las obligaciones que le incumben en virtud de los artículos 8 y 9 del Reglamento nº 261/2004, los pasajeros aéreos están legitimados para invocar un derecho a compensación sobre la base de los elementos enunciados en dichos artículos.

45 Finalmente, puesto que el órgano jurisdiccional remitente suscita la cuestión de si los derechos de los pasajeros aéreos previstos en los artículos 8 y 9 del Reglamento nº 261/2004 están supeditados a que dichas disposiciones sean invocadas por éstos, es preciso subrayar que, como señaló la Abogado General en el punto 61 de sus conclusiones, no hay nada en el Reglamento nº 261/2004 que impida conceder una compensación por un incumplimiento de los obligaciones previstas en los artículo 8 y 9 de dicho Reglamento, si estas disposiciones no han sido invocadas por los pasajeros aéreos.

46 Habida cuenta de las anteriores consideraciones, procede responder a la segunda cuestión que el concepto de «compensación suplementaria», mencionado en el artículo 12 del Reglamento nº 261/2004, debe interpretarse en el sentido de que permite al juez nacional conceder, en las condiciones previstas por el Convenio de Montreal o por el Derecho nacional, indemnización de daños y perjuicios, incluidos los daños

morales, por incumplimiento del contrato de transporte aéreo. En cambio, dicho concepto de «compensación suplementaria» no puede servir de fundamento jurídico al juez nacional para condenar al transportista aéreo a reembolsar a los pasajeros cuyo vuelo haya sido retrasado o cancelado los gastos que éstos hayan tenido que efectuar a causa del incumplimiento, por parte de dicho transportista, de las obligaciones de asistencia y atención previstas en los artículos 8 y 9 de este Reglamento.

Costas

47 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 Tercera) declara:

1) El concepto de «cancelación» definido en el artículo 2, letra l), del Reglamento (CE) nº 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) nº 295/91, debe entenderse en el sentido de que, en una situación como la examinada en el asunto principal, no se refiere exclusivamente al supuesto de que el avión de que se trate no haya despegado en modo alguno, sino que incluye igualmente el supuesto de que el avión haya despegado, pero, cualquiera que sea la razón, se vea obligado a regresar al aeropuerto de origen y los pasajeros de dicho avión hayan sido transferidos a otros vuelos.

2) **El concepto de «compensación suplementaria», mencionado en el artículo 12 del Reglamento nº 261/2004, debe interpretarse en el sentido de que permite al juez nacional conceder, en las condiciones previstas por el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional o por el Derecho nacional, indemnización de daños y perjuicios, incluidos los daños morales, por incumplimiento del contrato de transporte aéreo. En cambio, dicho concepto de «compensación suplementaria» no puede servir de fundamento jurídico al juez nacional para condenar al transportista aéreo a reembolsar a los pasajeros cuyo vuelo haya sido retrasado o cancelado los gastos que éstos hayan tenido que efectuar a causa del incumplimiento, por parte de dicho transportista, de las obligaciones de asistencia y atención previstas en los artículos 8 y 9 de este Reglamento.**

Firmas