Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta)

de 7 de abril de 2022 *

«Procedimiento prejudicial — 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 — Vuelo con conexión directa que se compone de dos tramos de vuelo — Gran retraso en la llegada al destino final que se ha originado en el segundo tramo de ese vuelo que cubría la ruta entre dos aeropuertos de un tercer país — Validez de dicho Reglamento a la luz del Derecho internacional»

En el asunto C-561/20,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Tribunal de Empresas neerlandófono de Bruselas, Bélgica), mediante resolución de 21 de octubre de 2020, recibida en el Tribunal de Justicia el 26 de octubre de 2020, en el procedimiento entre

Q,

R,

S

y

United Airlines, Inc.,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta),

integrado por el Sr. C. Lycourgos, Presidente de Sala, y los Sres. S. Rodin (Ponente) y J.-C. Bonichot y las Sras. L. S. Rossi y O. Spineanu-Matei, Jueces;

Abogado General: Sr. A. Rantos;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

– en nombre de Q, R y S, por los Sres. B. Schaumont y J. De Man, advocaten;

* Lengua de procedimiento: neerlandés.

– en nombre de United Airlines, Inc., por la Sra. M. Wouters, advocaat;

– en nombre del Gobierno belga, por los Sres. S. Baeyens y P. Cottin y por la Sra. C. Pochet, en calidad de agentes;

– en nombre del Gobierno polaco, por el Sr. B. Majczyna, en calidad de agente;

– en nombre del Parlamento Europeo, por la Sra. L. Stefani y el Sr. I. Terwinghe, en calidad de agentes;

– en nombre del Consejo de la Unión Europea, por las Sras. N. Rouam y K. Michoel, en calidad de agentes;

– en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. A. Nijenhuis, K. Simonsson y P.-J. Loewenthal, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 9 de diciembre de 2021;

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto, en primer lugar, la interpretación del artículo 3, apartado 1, letra a), en relación con los artículos 6 y 7 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), y, en segundo lugar, la validez del Reglamento n.º 261/2004 a la luz del Derecho internacional y, en particular, del principio de soberanía plena y exclusiva de un Estado sobre su territorio y su espacio aéreo.

2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre Q, R y S, por una parte, y United Airlines, Inc., por otra parte, en relación con el pago de una compensación por el retraso de un vuelo con conexión directa.

Marco jurídico

3 Los considerandos 1, 4, 7 y 8 del Reglamento n.º 261/2004 tienen el siguiente tenor:

«(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.

[…]

(4) La Comunidad debe por ello reforzar las normas mínimas comunes de protección establecidas por dicho Reglamento 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.

[…]

(7) Para garantizar la aplicación eficaz del presente Reglamento, las obligaciones que este impone deben incumbir al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, o que se proponga efectuarlo, con una aeronave propia, arrendada con o sin tripulación, o bajo cualquier otra modalidad.

(8) El presente Reglamento no debe limitar los derechos del transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo a pedir indemnización a cualquier persona, incluso a terceros, de conformidad con las normas que sean de aplicación.»

4 Bajo el epígrafe de «Definiciones», el artículo 2, letras a) a c), y h), de dicho Reglamento establece:

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

a) *transportista aéreo*, toda empresa de transporte aéreo que posea una licencia de explotación válida;

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)];

[…]

h) *destino final*, el destino que figura en el billete presentado en el mostrador de facturación o, en caso de vuelos con conexión directa, el destino correspondiente al último vuelo; no se tomarán en consideración vuelos de conexión alternativos si se respeta la hora de llegada inicialmente programada;

[…]».

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

«1. El presente Reglamento será aplicable:

a) a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado;

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 del mismo Reglamento, bajo el epígrafe «Cancelación de vuelos», dispone en sus apartados 1 y 3:

«1. 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.

[…]

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.»

7 A tenor del artículo 6 del Reglamento n.º 261/2004, titulado «Retraso»:

«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.

2. En cualquier caso, se ofrecerá la asistencia dentro de los límites de tiempo establecidos más arriba con respecto a cada tramo de distancias.»

8 Bajo el epígrafe «Derecho a compensación», el artículo 7 de dicho Reglamento establece, en su apartado 1, que:

«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;

b) 400 euros para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1 500 kilómetros y para todos los demás vuelos de entre 1 500 y 3 500 kilómetros;

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

[…]»

9 El artículo 13 del citado Reglamento, titulado «Derecho de reparación», dispone lo siguiente:

«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 cuestiones prejudiciales

10 A través de una agencia de viajes, los demandantes en el litigio principal efectuaron una reserva única con el transportista comunitario Deutsche Lufthansa AG (en lo sucesivo, «Lufthansa») para un vuelo con conexión cuyo origen era Bruselas (Bélgica) y su destino, San José (Estados Unidos), y con escala en Newark (Estados Unidos).

11 Este vuelo con conexión directa lo efectuó íntegramente United Airlines, un transportista aéreo domiciliado en un tercer país. Los demandantes en el litigio principal llegaron a su destino final con un retraso de 223 minutos.

12 Mediante escrito de 6 de septiembre de 2018, la sociedad Happy Flights BVBA, a la que se había cedido el crédito de los demandantes en el litigio principal, reclamó a United Airlines, con arreglo al Reglamento n.º 261/2004, el pago de una compensación de 600 euros por persona por ese retraso, es decir, un importe total de 1 800 euros.

13 El 4 de octubre de 2018, United Airlines respondió a Happy Flights y alegó que dicho Reglamento no era aplicable, puesto que el referido retraso se había producido en el segundo tramo del vuelo en cuestión.

14 Mediante escrito de 5 de octubre de 2018, Happy Flights replicó a United Airlines e invocó la jurisprudencia del Tribunal de Justicia para oponerse a la tesis del transportista y requerirle que procediese al pago de la compensación mencionada en el apartado 12 de la presente sentencia.

15 Mediante escrito de 10 de octubre de 2018, United Airlines respondió a su vez a Happy Flights.

16 El 11 de octubre de 2018, Happy Flights remitió un requerimiento de pago a United Airlines. Ese mismo día, United Airlines comunicó a Happy Flights que se ratificaba en su posición.

17 El 3 de mayo de 2019, Happy Flights, además de remitir un nuevo requerimiento de pago a United Airlines, le comunicó que el crédito que se le había cedido se había transmitido de nuevo a los demandantes en el litigio principal.

18 El 22 de julio de 2019, estos últimos entablaron demanda contra United Airlines ante el Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Tribunal de Empresas neerlandófono de Bruselas, Bélgica), órgano jurisdiccional remitente, con objeto de obtener una resolución por la que se condenase a dicho transportista al pago de la compensación mencionada en el apartado 12 de la presente sentencia, más los intereses de demora devengados desde el 6 de septiembre de 2018, incluidos los correspondientes a la mora procesal.

19 En este contexto, dicho órgano jurisdiccional alberga dudas en cuanto a la respuesta que debe darse a determinadas alegaciones formuladas por United Airlines, que se refieren tanto a la aplicabilidad del Reglamento n.º 261/2004 como a su validez.

20 En primer lugar, United Airlines se opone a la aplicabilidad del Reglamento n.º 261/2004 cuando el gran retraso se produce en un vuelo con salida y llegada en aeropuertos ubicados en el territorio de un tercer país, aun cuando se trate del segundo y último tramo de un vuelo con conexión cuyo primer tramo tuvo como punto de partida un aeropuerto ubicado en el territorio de un Estado miembro.

21 A este respecto, por un lado, el órgano jurisdiccional remitente indica que, aunque la sentencia de 31 de mayo de 2018, Wegener (C-537/17, EU:C:2018:361) —que se refería a un retraso que se produjo en el primer tramo de un vuelo con conexión realizado por un transportista aéreo no comunitario con salida desde un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro— aboga en favor de la aplicabilidad del Reglamento n.º 261/2004, las conclusiones de dicha sentencia no pueden extrapolarse sin más al asunto que se le ha sometido, puesto que, en este caso, es en el segundo tramo del vuelo en cuestión, cuya salida tuvo lugar desde un aeropuerto situado en el territorio de un tercer país, donde originó el retraso que sufrieron los demandantes en el litigio principal.

22 Por otro lado, el órgano jurisdiccional remitente señala que, en la sentencia de 11 de julio de 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), el Tribunal de Justicia declaró que el Reglamento n.º 261/2004 se aplicaba también al segundo tramo de un vuelo con conexión siempre que el primer tramo de ese vuelo hubiera partido de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro. El asunto que dio lugar a esta sentencia planteaba la cuestión de si el transportista comunitario que había realizado el primer tramo de ese vuelo podía estar obligado a abonar una compensación a un pasajero que resultó afectado por un gran retraso producido en el segundo tramo de dicho vuelo, efectuado materialmente por un transportista aéreo de un tercer país. Sin embargo, según el órgano jurisdiccional remitente, los hechos de aquel asunto difieren de los del litigio que se le ha sometido, pues en este no está implicado ningún transportista comunitario, toda vez que el transportista comunitario que emitió los billetes, Lufthansa, ni siquiera es parte litigante. Por tanto, considera que la solución adoptada por el Tribunal de Justicia en aquella sentencia tampoco puede extrapolarse sin más al presente litigio.

23 En segundo lugar, por lo que respecta a la cuestión de la validez del Reglamento n.º 261/2004, el órgano jurisdiccional remitente señala que, según United Airlines, en caso de que este Reglamento tuviera que aplicarse a un supuesto de gran retraso que se produce en el segundo tramo, íntegramente efectuado en el territorio de un tercer país, de un vuelo con conexión directa, tendría un alcance extraterritorial contrario al Derecho internacional. Más concretamente, según United Airlines, el principio de soberanía se opone a que el Reglamento se aplique a una situación que acaece en el territorio de un tercer país como la controvertida en el asunto principal, en la que el retraso tuvo lugar en el territorio de los Estados Unidos y sus efectos se produjeron exclusivamente en dicho territorio. En caso de que esta tesis de United Airlines sea correcta, entonces el órgano jurisdiccional remitente alberga dudas sobre la validez del citado Reglamento a la luz del Derecho internacional.

24 En tales circunstancias, el Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Tribunal de Empresas neerlandófono de Bruselas) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Deben interpretarse el artículo 3, apartado 1, letra a), y el artículo 7 del Reglamento [n.º 261/2004] —tal como han sido interpretados por el Tribunal de Justicia— en el sentido de que un pasajero tiene derecho a una compensación económica a cargo de un transportista aéreo no comunitario cuando ha llegado a su destino final con un retraso superior a tres horas como consecuencia de un retraso del último vuelo, cuyo lugar de salida y lugar de llegada se encuentran en el territorio de un tercer país, sin que se haya hecho escala en el territorio de un Estado miembro, de un vuelo con conexión directa que ha comenzado en un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro, si todos los vuelos han sido realizados

materialmente por el transportista aéreo no comunitario y han sido reservados, mediante una única reserva, por el pasajero con un transportista aéreo comunitario que no ha efectuado materialmente ninguno de estos vuelos?

2) En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión, ¿infringe el Reglamento [n.º 261/2004], interpretado conforme a la respuesta a la primera cuestión, el Derecho internacional, en particular el principio de soberanía plena y exclusiva de un Estado sobre su territorio y su espacio aéreo, en la medida en que, con arreglo a tal interpretación, el Derecho de la Unión resulta aplicable a una situación que se produce en el territorio de un tercer país?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Primera cuestión prejudicial

25 Mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 3, apartado 1, letra a), en relación con los artículos 6 y 7 del Reglamento n.º 261/2004, debe interpretarse en el sentido de que un pasajero de un vuelo con conexión directa que se compone de dos tramos de vuelo y que ha sido objeto de una única reserva con un transportista comunitario, vuelo que parte de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro con destino a un aeropuerto situado en un tercer país a través de otro aeropuerto de ese tercer país, tiene derecho a una compensación por parte del transportista aéreo de un tercer país que ha efectuado la totalidad de dicho vuelo, si ese pasajero llegó a su destino final con un retraso de más de tres horas y ese retraso se ha originado en el segundo tramo del referido vuelo.

26 Para responder a esta cuestión, procede recordar que, a tenor del artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 261/2004, este se aplica a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro.

27 Del claro tenor de esta disposición se infiere, pues, que la situación de los pasajeros de un vuelo con conexión directa que partieron de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro queda comprendida en el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 261/2004.

28 Esta conclusión no queda desvirtuada ni por el hecho de que ese vuelo haya hecho escala en el territorio de un tercer país ni por que el transportista aéreo que ha efectuado dicho vuelo no sea un «transportista comunitario» en el sentido del artículo 2, letra c), del referido Reglamento.

29 En efecto, el Tribunal de Justicia ha declarado, de forma reiterada, que un vuelo con una o varias conexiones que han sido objeto de una reserva única forma un conjunto a efectos del derecho a compensación de los pasajeros establecido en el Reglamento n.º 261/2004, lo que implica que la aplicabilidad de dicho Reglamento se aprecie teniendo en cuenta el lugar de salida inicial y el destino final de ese vuelo [sentencia de 24 de febrero de 2022, Airhelp (Retraso de vuelo alternativo), C-451/20, EU:C:2022:123, apartado 26 y jurisprudencia citada].

30 De ello se deduce que, en la medida en que debe considerarse que los vuelos con conexión directa que han sido objeto de una única reserva forman un conjunto a efectos del derecho a compensación de los pasajeros previsto por el Reglamento n.º 261/2004 y habida cuenta de que la aplicabilidad de este Reglamento a los pasajeros de esos vuelos debe apreciarse en relación con el

lugar de partida inicial y de destino final de estos, el lugar donde se produce el retraso carece de incidencia a efectos de la referida aplicabilidad, como subrayó el Abogado General en el punto 40 de sus conclusiones.

31 Por otra parte, como se desprende del artículo 3, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004, que el vuelo sea efectuado por un transportista comunitario constituye un requisito a efectos de la aplicación de dicho Reglamento solamente con respecto a los pasajeros que inicien vuelos que parten 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. A la inversa, de conformidad con el artículo 3, apartado 1, letra a), del citado Reglamento, tal requisito no se exige con respecto a los pasajeros que inicien vuelos con salida de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro.

32 Por último, el objetivo de protección de los consumidores que persigue el Reglamento n.º 261/2004 confirma la conclusión que figura en el apartado 27 de la presente sentencia. Como destacó el Abogado General en el punto 41 de sus conclusiones, distinguir en función de que un retraso se produzca en el primer tramo o en el segundo tramo de un vuelo con conexión directa que ha sido objeto de una reserva única supondría establecer una diferenciación injustificada, de suerte que United Airlines estaría obligada a abonar una compensación si el retraso se produjera durante el primer tramo de ese vuelo, pero no incurriría en tal obligación si el retraso se produjera en el segundo tramo del mismo vuelo, a pesar de que ese vuelo con conexión directa debe considerarse como un conjunto a efectos del derecho a compensación y que, en ambos casos, los pasajeros sufren el mismo retraso en el destino final y, consiguientemente, las mismas molestias.

33 Habida cuenta de lo expuesto, procede considerar que un vuelo con conexión directa procedente de la Unión Europea, como el controvertido en el litigio principal, queda comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 261/2004 en virtud de su artículo 3, apartado 1, letra a).

34 Por lo que respecta a la cuestión de si un transportista aéreo de un tercer país que no ha celebrado contrato de transporte con los pasajeros de un vuelo con conexión directa, pero que ha efectuado dicho vuelo, puede estar obligado a pagar a los pasajeros la compensación establecida en el Reglamento n.º 261/2004, del tenor de su artículo 5, apartados 1, letra c), y 3, se desprende que únicamente puede ser obligado al pago de esa compensación el «transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo» en el sentido del artículo 2, letra b), del citado Reglamento. A tenor de esta disposición, un «transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo» es «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».

35 El Tribunal de Justicia ha indicado que esta definición establece dos requisitos acumulativos para que un transportista aéreo pueda calificarse de «transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo», referidos, por un lado, a la realización del vuelo en cuestión y, por otro lado, a 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).

36 En efecto, como indicó en esencia el Abogado General en el punto 47 de sus conclusiones, al aprobar el Reglamento n.º 261/2004, el legislador de la Unión se decantó por la responsabilidad exclusiva del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo con el fin de garantizar la protección de los derechos de los pasajeros aéreos y la seguridad jurídica en cuanto a la designación de la persona a la que incumben las obligaciones impuestas por dicho Reglamento.

37 Por lo que se refiere al primer requisito, este gira en torno al concepto de «vuelo», que constituye su elemento central. Pues bien, el Tribunal de Justicia ya ha declarado que dicho concepto debe entenderse como «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 4 de julio de 2018, Wirth y otros, C-532/17, EU:C:2018:527, apartado 19).

38 Así pues, debe considerarse como transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo al transportista que, en el marco de su actividad de transporte de pasajeros, decide realizar un vuelo concreto, incluida la fijación del itinerario y crear por tanto una oferta de transporte aéreo para los interesados. La adopción de tal decisión implica, en efecto, que dicho transportista asume la responsabilidad de la realización del referido vuelo, incluida, en particular, la responsabilidad por su posible anulación o gran retraso a su llegada (sentencia de 4 de julio de 2018, Wirth y otros, C-532/17, EU:C:2018:527, apartado 20).

39 Por lo que se refiere al segundo requisito, procede recordar que, a tenor del artículo 3, apartado 5, segunda frase, del Reglamento n.º 261/2004, cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que no tenga contrato con el pasajero dé cumplimiento a obligaciones en virtud del citado Reglamento, se considera que lo hace en nombre de la persona que tiene un contrato con el pasajero.

40 De ello se deduce que, como señaló el Abogado General en el punto 49 de sus conclusiones, la falta de un vínculo contractual entre los pasajeros afectados y el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo es irrelevante, siempre que este último se halle vinculado a su vez por una relación contractual con el transportista que tenga contrato con esos pasajeros.

41 Pues bien, de los autos remitidos al Tribunal de Justicia se desprende, por un lado, que United Airlines realizó el vuelo con conexión directa en cuestión en el litigio principal y que, por otro lado, ese vuelo se realizó en el marco de un acuerdo de código compartido con Lufthansa.

42 En estas circunstancias, debe considerarse que United Airlines es el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en el sentido del artículo 2, letra b), del Reglamento n.º 261/2004, puesto que realizó ese vuelo actuando, en el marco de un acuerdo de código compartido, en nombre de Lufthansa, transportista contractual en el litigio principal.

43 Procede señalar, finalmente, que del artículo 13 del Reglamento n.º 261/2004 se desprende que un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que abone una compensación o dé cumplimiento a las demás obligaciones que le impone dicho Reglamento, conserva el derecho a reclamar una compensación a cualquier otra persona, incluidos terceros, de conformidad con la legislación aplicable.

44 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la primera cuestión prejudicial que el artículo 3, apartado 1, letra a), en relación con los artículos 6 y 7 del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que un pasajero de un vuelo con conexión directa que se compone de dos tramos de vuelo y que ha sido objeto de una única reserva con un transportista comunitario, con salida desde un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro y con destino a un aeropuerto situado en un tercer país, con escala en otro aeropuerto de ese tercer país, tiene derecho a una compensación por parte del transportista aéreo de un tercer país que ha efectuado la totalidad de dicho vuelo actuando en nombre del mencionado transportista comunitario, si ese pasajero llegó a su destino final con un retraso de más de tres horas y ese retraso se ha originado en el segundo tramo del referido vuelo.

Segunda cuestión prejudicial

45 Mediante su segunda cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta si el Reglamento n.º 261/2004 es válido a la luz del principio de Derecho internacional consuetudinario según el cual cada Estado tiene soberanía plena y exclusiva sobre su propio espacio aéreo, en la medida en que dicho Reglamento se aplica a pasajeros de un vuelo con conexión directa que parte de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro con destino a un aeropuerto situado en un tercer país, si el gran retraso se origina en un tramo de ese vuelo realizado en el territorio de ese tercer país.

46 Para empezar, procede recordar que, como se desprende del artículo 3 TUE, apartado 5, la Unión ha de contribuir al estricto respeto y al desarrollo del Derecho internacional. Por consiguiente, cuando adopta un acto, está obligada a respetar todo el Derecho internacional, incluido el Derecho consuetudinario internacional que vincula a las instituciones de la Unión (sentencia de 21 de diciembre de 2011, Air Transport Association of America y otros, C-366/10, EU:C:2011:864, apartado 101 y jurisprudencia citada).

47 A continuación, es preciso señalar que el principio conforme al cual cada Estado tiene soberanía plena y exclusiva sobre su propio espacio aéreo constituye un principio del Derecho internacional consuetudinario (véase, en este sentido, la sentencia de 21 de diciembre de 2011, Air Transport Association of America y otros, C-366/10, EU:C:2011:864, apartados 103 y 104).

48 Por último, no hay duda de que los principios de Derecho consuetudinario internacional, como el que se menciona en el apartado anterior, pueden ser invocados por un justiciable para que el Tribunal de Justicia examine la validez de un acto de la Unión siempre que, por un lado, estos principios puedan cuestionar la competencia de la Unión para adoptar dicho acto, y por otro lado, el acto controvertido pueda afectar a los derechos que atribuye al justiciable el Derecho de la Unión o crear a cargo de este obligaciones en relación con ese Derecho (sentencia de 21 de diciembre de 2011, Air Transport Association of America y otros, C-366/10, EU:C:2011:864, apartado 107 y jurisprudencia citada).

49 En el presente asunto, el principio conforme al cual cada Estado tiene soberanía plena y exclusiva sobre su propio espacio aéreo se invoca, en esencia, para que el Tribunal de Justicia aprecie si, a la luz del citado principio, la Unión era competente para aprobar el Reglamento n.º 261/2004 en la medida en que este último se aplique a los pasajeros de un vuelo con conexión directa que parte de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro con destino a un aeropuerto situado en un tercer país y el gran retraso se origina en un tramo de ese vuelo realizado en el territorio de ese tercer país.

50 Por lo tanto, aunque pudiera parecer que el alcance del principio en cuestión no va más allá de crear obligaciones entre Estados, en unas circunstancias como las del asunto sometido al órgano jurisdiccional remitente —en el que el Reglamento n.º 261/2004 puede crear obligaciones para la demandada en el litigio principal en virtud del Derecho de la Unión—, no cabe excluir que dicha demandada pueda invocar tal principio y que de ese modo el Tribunal de Justicia pueda examinar la validez del citado Reglamento a la luz del mencionado principio.

51 No obstante, puesto que un principio de Derecho consuetudinario internacional no reviste el mismo grado de precisión que la disposición de un acuerdo internacional, el control jurisdiccional debe limitarse necesariamente a determinar si las instituciones de la Unión, al adoptar el acto controvertido, incurrieron en errores manifiestos de apreciación en lo que

respecta a las condiciones de aplicación de dicho principio (sentencia de 21 de diciembre de 2011, Air Transport Association of America y otros, C-366/10, EU:C:2011:864, apartado 110 y jurisprudencia citada).

52 Para empezar, como se ha recordado en los apartados 26 y 27 de la presente sentencia, en virtud del artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 261/2004, un vuelo con conexión directa entra en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento debido a que los pasajeros han comenzado su viaje partiendo de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro. De este modo, el Reglamento establece, a efectos de su aplicabilidad, un estrecho vínculo de conexión con el territorio de la Unión.

53 De esta manera, procede señalar que el criterio de aplicabilidad del Reglamento n.º 261/2004 con arreglo al citado artículo 3, apartado 1, letra a), no vulnera las condiciones de aplicación del principio de soberanía plena y exclusiva de un Estado sobre su propio espacio aéreo, puesto que se refiere a los pasajeros que parten de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro, los cuales, por lo tanto, pueden quedar sometidos a la competencia de la Unión en virtud de ese vínculo de conexión.

54 Seguidamente, conviene subrayar, al igual que hizo el Consejo de la Unión Europea en sus observaciones, que este Reglamento solo se aplica a un gran retraso originado en un tramo de vuelo realizado en el territorio de un tercer país en unas circunstancias limitadas y claramente definidas en las que el vuelo en cuestión, considerado en su conjunto, se realiza partiendo de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro. De este modo, ese vuelo y sus pasajeros mantienen un estrecho vínculo con el territorio de la Unión, incluso para el tramo del vuelo realizado fuera de la Unión.

55 A este respecto, procede señalar, como hizo el Abogado General en el punto 64 de sus conclusiones, que el Reglamento n.º 261/2004, en virtud de su artículo 3, apartado 1, letra a), no está destinado a aplicarse a vuelos operados en su totalidad en un tercer país o en un itinerario entre dos terceros países, sin conexión alguna con el territorio de la Unión.

56 Por lo tanto, no puede considerarse que, al aprobar el Reglamento n.º 261/2004, las instituciones de la Unión hayan incurrido en error manifiesto de apreciación en cuanto a las condiciones de aplicación del principio del Derecho internacional consuetudinario según el cual cada Estado tiene soberanía plena y exclusiva sobre su propio espacio aéreo.

57 Por último, procede recordar el objetivo del Reglamento n.º 261/2004, que consiste, como se desprende de sus considerandos 1 y 4, en garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros.

58 A este respecto, cabe señalar que, para garantizar tal objetivo, el legislador de la Unión puede optar, en principio, por autorizar el ejercicio en su territorio de una actividad comercial —en el presente asunto, el transporte aéreo— únicamente si los operadores respetan los criterios definidos por la Unión y orientados a dar cumplimiento a los objetivos que esta se ha fijado en materia de protección de los consumidores, y, más concretamente, de los pasajeros aéreos (véase, por analogía, la sentencia de 21 de diciembre de 2011, Air Transport Association of America y otros, C-366/10, EU:C:2011:864, apartado 128 y jurisprudencia citada).

59 Por otra parte, las consideraciones de United Airlines en referencia a una supuesta vulneración de la igualdad de trato entre, por un lado, los pasajeros del vuelo con conexión directa controvertido en el litigio principal y, por otro lado, los pasajeros que únicamente efectuaron el segundo tramo de ese vuelo, no desvirtúan la conclusión que figura en el apartado 56 de la presente sentencia.

60 En efecto, ambas categorías de pasajeros no se encuentran en una situación comparable, dado que los pasajeros del vuelo con conexión directa controvertido en el litigio principal, el cual, conforme a la jurisprudencia recordada en el apartado 29 de la presente sentencia, debe considerarse como un conjunto a efectos de la aplicabilidad del Reglamento n.º 261/2004, iniciaron un vuelo que partía de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro, a diferencia de los pasajeros que efectuaron únicamente el segundo tramo de aquel vuelo con salida y destino en aeropuertos situados en el territorio de un tercer país.

61 Habida cuenta de todas las consideraciones anteriores, procede concluir que el examen de la segunda cuestión prejudicial no ha puesto de manifiesto ningún elemento que pueda afectar a la validez del Reglamento n.º 261/2004 a la luz del principio del Derecho internacional consuetudinario según el cual cada Estado tiene soberanía plena y exclusiva sobre su propio espacio aéreo.

Costas

62 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional remitente, corresponde a este 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 Cuarta) declara:

1) **El artículo 3, apartado 1, letra a), en relación con los artículos 6 y 7 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 pasajero de un vuelo con conexión directa que se compone de dos tramos de vuelo y que ha sido objeto de una única reserva con un transportista comunitario, con salida desde un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro y con destino a un aeropuerto situado en un tercer país, con escala en otro aeropuerto de ese tercer país, tiene derecho a una compensación por parte del transportista aéreo de un tercer país que ha efectuado la totalidad de dicho vuelo actuando en nombre del mencionado transportista comunitario, si ese pasajero llegó a su destino final con un retraso de más de tres horas y ese retraso se ha originado en el segundo tramo del referido vuelo.**

2) **El examen de la segunda cuestión prejudicial no ha puesto de manifiesto ningún elemento que pueda afectar a la validez del Reglamento n.º 261/2004 a la luz del principio del Derecho internacional consuetudinario según el cual cada Estado tiene soberanía plena y exclusiva sobre su propio espacio aéreo.**

Firmas