CONCLUSIONES DE LA ABOGADO GENERAL
SRA. ELEANOR SHARPSTON
presentadas el 6 de marzo de 2008 [1]

1. El Reglamento (CE) nº 261/2004 [2] prevé el pago de una compensación a los pasajeros aéreos en caso de la cancelación de un vuelo. Sin embargo, no se aplica a los pasajeros de un vuelo de partida de un país tercero con destino a un Estado miembro si el transportista no es comunitario. El Oberlandesgericht (Tribunal Superior del Land) Frankfurt am Main (Alemania) pregunta en esencia al Tribunal de Justicia si un vuelo *de vuelta* desde un país tercero a un Estado miembro debe considerarse como parte de un vuelo que *sale* de este Estado miembro, al menos cuando el vuelo de ida y el de vuelta fueron contratados al mismo tiempo.

Legislación relevante

El Reglamento nº 261/2004

2. El Reglamento nº 261/2004 se propone elevar la protección conferida a los pasajeros aéreos en la Comunidad. [3] Deroga el Reglamento (CEE) nº 295/91, [4] cuyo alcance se limitaba a prever, sólo respecto a los vuelos regulares, el reembolso o un transporte alternativo, servicios gratuitos y cuantías mínimas de compensación para los pasajeros a quienes se denegara el embarque. El nuevo Reglamento abarca todos los vuelos comerciales y regula las cancelaciones de vuelos y los retrasos además de las denegaciones de embarque. Prevé la compensación para los pasajeros no sólo por la denegación de embarque sino también por la cancelación del vuelo.

3. El primer considerando del preámbulo del Reglamento nº 261/2004 expone que la actuación de la Comunidad en el ámbito del transporte aéreo debe tener como objetivo garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros y tomar plenamente en consideración los requisitos de protección de los consumidores en general.

4. El sexto considerando expone que «la protección otorgada a los pasajeros que salen de un aeropuerto situado en un Estado miembro debe ampliarse a los pasajeros que salen de un aeropuerto situado en un país tercero y que se dirigen a un aeropuerto

1 — Lengua original: inglés.

2 — Reglamento 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). El Reglamento entró en vigor el 17 de febrero de 2005.

3 — Véanse, en particular, los considerandos primero a cuarto de la exposición de motivos.

4 — Reglamento del Consejo de 4 de febrero de 1991, por el que se establecen normas comunes relativas a un sistema de compensación por denegación de embarque en el transporte aéreo regular (DO L 36, p. 5).

situado en un Estado miembro, cuando el encargado de efectuar el vuelo sea un transportista aéreo comunitario». [5]

5. El artículo 3, titulado «Ámbito de aplicación», define el ámbito de aplicación personal del Reglamento. El artículo 3, apartado 1, dispone que el 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 país tercero 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 país tercero, cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en cuestión sea un transportista comunitario.»

6. En este momento es pertinente observar una diferencia entre la redacción del artículo 3, apartado 1, en la mayoría de las versiones lingüísticas del Reglamento y la versión alemana, que constituye la base de la cuestión del tribunal remitente.

7. La mayoría de las versiones lingüísticas utilizan una expresión similar a la frase «passengers departing from an airport», que figura en la versión inglesa del artículo 3, apartado 1, letras a) y b). [6] Sin embargo la versión alemana incluye la palabra «vuelo», enunciando la frase como «pasajeros que embarcan en un vuelo en aeropuertos […]». [7]

8. Como Francia señala acertadamente en sus observaciones escritas, la diferencia de redacción entre la versión alemana y las otras versiones lingüísticas no altera el sentido real de la disposición. El embarque en un vuelo es el paso normal previo a la salida. Cuando los pasajeros parten de un aeropuerto queda entendido y es obvio que lo hacen al embarcar en un vuelo.

9. Conforme al artículo 5, apartado 1, letra c), los pasajeros cuyo vuelo sea cancelado tienen derecho en determinadas circunstancias a una compensación por parte del transportista con arreglo al artículo 7.

5 — El «transportista comunitario» lo define el artículo 2, letra c), como todo transportista aéreo que posea una licencia de explotación válida expedida por un Estado miembro de conformidad con las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas (DO L 240, p. 1).

6 — El texto francés es «passagers au départ d'un aéroport», y el español «pasajeros que partan de un aeropuerto». En las versiones neerlandesa, italiana y portuguesa se hallan formulaciones equivalentes.

7 — «Fluggäste, die auf Flughäfen […] einen Flug antreten». Una redacción semejante se utiliza en la versión alemana del sexto considerando.

10. El artículo 7, apartado 1, especifica los importes de la compensación a la que tienen derecho los pasajeros si se les deniega el embarque o si su vuelo es cancelado. En virtud del artículo 7, apartado 1, letra c), se han de pagar 600 euros a los pasajeros en relación con los vuelos de más de 3.500 kilómetros que no sean intracomunitarios.

11. El artículo 12, apartado 1, prevé que el Reglamento se aplicará sin perjuicio de los derechos del pasajero a una compensación suplementaria, de la que podrá deducirse la compensación concedida con arreglo al Reglamento.

12. Por último, el artículo 17 dispone:

«A más tardar el 1 de enero de 2007, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre el funcionamiento y los resultados del presente Reglamento y, en particular, sobre:

— […]

— la posible ampliación del ámbito de aplicación del presente Reglamento a los pasajeros que tengan un contrato con un transportista comunitario o hayan hecho una reserva de vuelo que forme parte de un viaje combinado al que sea de aplicación la Directiva 90/314/CEE [8] y que tenga su salida de un aeropuerto de un país tercero y su destino en un aeropuerto de un Estado miembro, cuando se trate de vuelos que no correspondan a un transportista aéreo comunitario,

— […].»

El Convenio de Montreal [9]

13. El Convenio de Montreal, del cual es firmante la Comunidad, moderniza y refunde el Convenio de Varsovia. [10] Se propone, entre otros fines, proteger los intereses de los usuarios del transporte aéreo internacional y proporcionar una indemnización equitativa fundada en el principio de restitución. [11]

14. El artículo 1, apartado 1, dispone la aplicación del Convenio al transporte

8 — Directiva del Consejo, de 13 de junio de 1990, relativa a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados (DO L 158, p. 59).

9 — Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, firmado en Montreal el 28 de mayo de 1999, aprobado en nombre de la Comunidad por la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001, 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).

10 — Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929.

11 — Véanse los puntos expositivos segundo y tercero del preámbulo.

internacional en aeronaves. A continuación el artículo 1 establece:

«2. Para los fines del presente Convenio, la expresión transporte internacional significa todo transporte en que, conforme a lo estipulado por las partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o transbordo, están situados, bien en el territorio de dos Estados Partes, bien en el territorio de un solo Estado Parte si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado, aunque éste no sea un Estado Parte […].

3. El transporte que deban efectuar varios transportistas sucesivamente constituirá, para los fines del presente Convenio, un solo transporte cuando las partes lo hayan considerado como una sola operación, tanto si ha sido objeto de un solo contrato como de una serie de contratos […].» [12]

El litigio principal y la remisión prejudicial

15. El Dr. Schenkel contrató un viaje de ida y vuelta en marzo de 2006, de Düsseldorf a Manila con escala en Dubai y el regreso, cuyo transportista era Emirates Airlines (en lo sucesivo, «Emirates»). [13] Emirates no es un transportista comunitario.

16. El vuelo de vuelta desde Manila el 12 de marzo de 2006 se canceló. El Dr. Schenkel regresó por vía aérea a Alemania dos días después.

17. El Dr. Schenkel presentó posteriormente una demanda ante el Amtsgericht, Frankfurt am Main, para el pago de una compensación por importe de 600 EUR por la cancelación del vuelo, basada en los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, letra c), del Reglamento nº 261/2004.

18. El derecho del demandante a esa compensación depende de que esté incluido en el ámbito de aplicación personal del Reglamento, según lo define el artículo 3, apartado 1.

19. Ante el Amtsgericht, el Dr. Schenkel mantuvo que los vuelos de ida y vuelta eran ambos parte de un único vuelo. Por tanto la cancelación afectó a un vuelo iniciado en Alemania. [14] Emirates alegó que los vuelos de ida y vuelta debían considerarse como

12 — Este artículo es casi idéntico al artículo 1 del Convenio de Varsovia.

13 — Utilizo esa abreviatura para designar tanto a la compañía Emirates Airlines como a Emirates Airlines Direktion für Deutschland, parte en el litigio principal.

14 — En relación con el litigio nacional debe recordarse que la versión alemana del artículo 3, apartado 1, utiliza la frase «pasajeros que embarcan en un vuelo en aeropuertos».

dos vuelos distintos. En cuanto transportista no comunitario, no estaba por consiguiente obligada al pago de una compensación por la cancelación del vuelo de vuelta desde Manila.

20. El Amtsgericht estimó la demanda del Dr. Schenkel. Consideró que el término «vuelo», según se utiliza en el artículo 3, apartado 1, letra a) (versión alemana), del Reglamento nº 261/2004, comprendía los vuelos de ida y de vuelta, al menos cuando ambos hubieran sido contratados simultáneamente.

21. Emirates recurrió ante el tribunal remitente.

22. El tribunal remitente, dado que la finalidad del Reglamento nº 261/2004 es la protección de los usuarios, se inclina a considerar como un solo vuelo los trayectos de ida y vuelta de un viaje cuando hayan sido contratados simultáneamente. Observa que, conforme a los Convenios de Varsovia y Montreal, el transporte por sucesivos transportistas constituirá un solo transporte internacional cuando las partes en el contrato lo hayan considerado como una sola operación, lo que sucede en el caso de la contratación simultánea de ambas partes de un viaje de ida y vuelta. El Reglamento complementa esos Convenios al disponer la compensación inmediata de los pasajeros afectados por la cancelación de un vuelo. La protección que el Reglamento confiere sería inferior a la de los Convenios si no se considerase que los vuelos de ida y vuelta contratados simultáneamente constituyen un solo vuelo.

23. Por otra parte, el tribunal remitente observa que el término «vuelo» se utiliza en otras disposiciones del Reglamento en el sentido de un viaje aéreo desde un lugar de origen hasta un destino concreto.

24. En consecuencia el tribunal remitente pregunta al Tribunal de Justicia lo siguiente:

«¿Debe interpretarse el artículo 3, apartado 1, letra a), del [Reglamento (CE) nº 261/2004], en el sentido de que "un vuelo" comprende tanto el vuelo desde el punto de partida hasta el de destino como el vuelo de vuelta, en cualquier caso cuando se han contratado simultáneamente el vuelo de ida y el de vuelta?»

25. Emirates, el Dr. Schenkel, Francia, Grecia, Polonia, Suecia y la Comisión han presentado observaciones escritas. No se solicitó la celebración de vista ni tuvo lugar la misma.

Apreciación

26. Como he señalado, [15] la palabra «vuelo» no figura en la mayoría de las versiones lingüísticas del artículo 3, apartado 1, letra a). En consecuencia voy a reformular la cuestión. El tribunal remitente desea en sustancia saber si las personas que viajan en un vuelo de vuelta desde un país tercero a un Estado miembro son «pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro» en el sentido del artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento nº 261/2004, en cualquier caso cuando se hayan contratado simultáneamente el vuelo de ida y el de vuelta. Si es así, el Reglamento se aplica y esos pasajeros tendrán *prima facie* derecho a compensación cuando el vuelo de vuelta sea cancelado.

27. Como sea que la palabra «vuelo» no figura en la mayoría de las versiones lingüísticas del artículo 3, apartado 1, letra a), no es preciso un análisis contextual de la utilización de la palabra «vuelo» en otras disposiciones del Reglamento.

28. El Dr. Schenkel alega que «embarcar en un vuelo» («Antreten eines Fluges») se entendería normalmente como referido a todas las partes de un vuelo, incluido el vuelo de vuelta. El término «partir» (o similar) utilizado en otras versiones lingüísticas del Reglamento nº 261/2004 se refiere al comienzo del viaje en su totalidad. Además, el vuelo de salida y el de regreso de un viaje de ida y vuelta se contratan usualmente como una operación única y el pasajero recibe un solo billete.

29. El Dr. Schenkel expone que si el término «vuelo» en el artículo 3, apartado 1, letra a) (versión alemana), designara sólo un trayecto efectuado en la Comunidad, ello perjudicaría la finalidad del Reglamento, a saber, garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros. Se denegaría la protección a los pasajeros fuera de la Comunidad, donde más la necesitan. Los Convenios de Varsovia y Montreal consideran un vuelo de ida y vuelta como un vuelo desde A hasta B y regreso. Si el legislador comunitario hubiera querido separarse de esos Convenios reduciendo el concepto de «vuelo» a una parte del viaje, habría hecho patente su intención.

30. Todas las demás partes que han presentado observaciones concuerdan en que los vuelos de ida y de vuelta no constituyen un solo «vuelo» conforme al Reglamento nº 261/2004.

Artículo 3, apartado 1

31. El sentido natural de las expresiones «embarcar en un vuelo en aeropuertos […]»

15 — Puntos 6 a 8 *supra*.

(en la versión alemana) y «partir de un aeropuerto» (en otras versiones) en el artículo 3, apartado 1, es que ambas se refieren a un determinado viaje aéreo en una sola dirección. Si se considera el vuelo de regreso de un viaje de ida y vuelta, la partida del vuelo inicial de ida pertenece al pasado. Normalmente no se designa a quien embarque en un vuelo de vuelta de Singapur a Roma como una persona «que embarca en un vuelo» desde Roma. Esa persona tampoco «parte» de Roma.

32. Si el legislador comunitario hubiera pretendido que las frases utilizadas en las diferentes versiones lingüísticas del artículo 3, apartado 1, abarcaran el vuelo de vuelta, habría sido bastante fácil redactar la disposición de forma diferente. Un párrafo podría haber explicado que el viaje de ida y vuelta completo —hasta y desde— tiene que apreciarse por referencia al punto de partida del vuelo que forma su primera parte.

33. La interpretación del artículo 3, apartado 1, tal como está redactado, que propugna el Dr. Schenkel exige que i) se considere un viaje de ida y vuelta como un solo vuelo; ii) se considere que este vuelo es «hacia» el punto de partida inicial. En términos de la protección atribuida a un pasajero, el efecto se manifiesta como sigue. Un pasajero que comience su viaje de ida y vuelta desde un aeropuerto de la Comunidad (a un país tercero y regreso) estará protegido en ambos trayectos, de salida y de regreso, con independencia de quién sea el transportista. Sin embargo, un pasajero que comience su viaje de ida y vuelta en un país tercero (a un aeropuerto de la Comunidad y el regreso) carecerá de protección conforme al Reglamento. Aunque el pasajero vuele con un transportista comunitario no estará volando *a* «un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado».

34. Habría sido posible redactar la legislación de modo que hubiera primado la atribución de la más completa protección a los pasajeros que comienzan sus viajes en la Unión Europea, a costa de los que lo comienzan en un país tercero. No fue esa, sin embargo, la elección del legislador.

35. En lugar de ello, el significado claro del texto es que abarca todos los vuelos de partida desde un «un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado» [artículo 3, apartado 1, letra a)], pero sólo comprende los vuelos de llegada cuando los realiza un transportista comunitario [artículo 3, apartado 1, letra b)].

La finalidad del Reglamento

36. Es evidente que el Reglamento nº 261/2004 pretende asegurar un elevado nivel de protección de los pasajeros y mejorar las modalidades de protección establecidas por el Reglamento nº 295/91.

37. Es igualmente claro que el artículo 3, apartado 1, limita el alcance de esa protección. Todos los pasajeros que parten de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro están protegidos. Los pasajeros que parten de un aeropuerto en un país tercero para viajar a un aeropuerto en un Estado miembro sólo están protegidos si es un transportista comunitario quien efectúa el vuelo. [16]

38. Los *travaux préparatoires* muestran que el alcance apropiado del nuevo Reglamento propuesto en relación con los vuelos desde aeropuertos de países terceros a la Comunidad fue objeto de consideración específica.

39. Conforme al artículo 3, apartado 1, de la propuesta original de la Comisión, [17] los pasajeros que partieran de un país tercero con destino a un Estado miembro habían de estar protegidos si hubieran contratado con un transportista comunitario o con un operador turístico un viaje combinado ofertado en el territorio de la Comunidad.

40. Un documento posterior del Consejo, emitido tras discusiones tanto en el COREPER como en el Grupo de trabajo relevante del Consejo, que presentaba el proyecto revisado de Reglamento, indica que uno de los dos «problemas principales pendientes» se refería precisamente al alcance del Reglamento en relación con los vuelos desde países terceros, que actualmente se contemplan en el artículo 3, apartado 1, letra b). [18] Una extensa nota sobre el texto de esa letra (en aquel momento idéntico al texto finalmente adoptado) muestra que algunos Estados miembros estaban a favor de una mayor ampliación de la protección ofrecida a los pasajeros que embarcaran en un vuelo con destino a la Comunidad en un aeropuerto de un país tercero, en tanto que otros Estados miembros se oponían a ello; y que los posibles problemas de extraterritorialidad, inaplicabilidad y discriminación entre pasajeros fueron examinados (en diversos aspectos). [19]

41. La Presidencia presentó la semana siguiente un texto inalterado, entre otras disposiciones, del artículo 3, apartado 1, letra b). No obstante, pidió a las delegaciones que reflexionaran sobre la posibilidad de incluir en las actas del Consejo una declaración de los Estados miembros sobre lo que en esa fase era el artículo 19 (titulado «Informe»), instando a la Comisión a que, al redactar el informe previsto en ese artículo, atendiera en especial a la posibilidad de ampliar el ámbito del Reglamento respecto

16 — La inclusión de la última categoría de pasajeros amplía el alcance de la protección más allá de la concedida por el Reglamento nº 295/91. Véase el sexto considerando de la exposición de motivos del Reglamento nº 261/2004.

17 — COM(2001) 784 final, de fecha 21 de diciembre de 2001.

18 — Informe del Consejo 14444/1/02 REV de 22 de noviembre de 2002. La versión en lengua inglesa es accesible en http://register.consilium.europa.eu.

19 — En un comunicado de prensa de 16 de febrero de 2005 (publicado la víspera de la entrada en vigor del Reglamento nº 261/2004), la Comisión apuntó posibles problemas de extraterritorialidad como explicación de por qué el nuevo Reglamento no comprendía los vuelos efectuados por un transportista no comunitario desde un país tercero a un Estado miembro.

a los vuelos desde aeropuertos de países terceros a la Comunidad. [20]

42. En diciembre de 2002, el Consejo alcanzó un acuerdo político para la posición común sobre el proyecto de Reglamento; y la propuesta de una inclusión en las actas del Consejo se convirtió en una propuesta de modificación del texto del artículo 19. [21] En consecuencia, el Reglamento adoptado obliga a la Comisión a informar «en particular, sobre [...] la posible ampliación del ámbito de aplicación del presente Reglamento a los pasajeros que tengan un contrato con un transportista comunitario o hayan hecho una reserva de vuelo que forme parte de un viaje combinado [...] y que tenga su salida de un aeropuerto de un país tercero y su destino en un aeropuerto de un Estado miembro, cuando se trate de vuelos que no correspondan a un transportista aéreo comunitario». [22]

43. Considerando esos antecedentes, es imposible a mi juicio reconocer que el artículo 3, apartado 1, deba interpretarse en el sentido de que es aplicable a un pasajero en un vuelo de vuelta efectuado por un transportista no comunitario desde un país tercero a un Estado miembro.

44. Es cierto que, en general, los *travaux préparatoires* tienen que considerarse con cautela. Además, su utilización sólo tiene carácter subsidiario de los demás métodos de interpretación. [23] Dicho esto, el Tribunal de Justicia se ha servido de ellos en alguna ocasión como una ayuda para la interpretación al averiguar la intención del legislador, en especial cuando esos trabajos confirman una conclusión ya alcanzada con otros medios. [24]

45. Sólo añado que, si la interpretación del actual artículo 3, apartado 1, letra a), propugnada por el Dr. Schenkel fuera acertada, la mayoría (aunque no todos) [25] de «los pasajeros que tengan un contrato con un transportista comunitario o hayan hecho una reserva de vuelo que forme parte de un viaje combinado [...] y que tenga su salida de un aeropuerto de un país tercero y su destino en un aeropuerto de un Estado miembro, cuando se trate de vuelos que no correspondan a un transportista aéreo comunitario» [26] ya estarían incluidos en el ámbito del Reglamento. Por tanto, la exigencia de informe al respecto, expresamente introducida por el Consejo, sería ociosa en gran medida.

20 — Informe del Consejo 14724/02 de 28 de noviembre de 2002. La versión en lengua inglesa es accesible en http://register.consilium.europa.eu.

21 — Véase el Informe del Consejo 15595/02 de 16 de diciembre de 2002. También puede accederse a este documento en http://register.consilium.europa.eu.

22 — Artículo 17, párrafo primero, segundo guión.

23 — Véanse las conclusiones del Abogado General Tizzano en el asunto Bowden y otros (sentencia de 4 de octubre de 2001, C-133/00, Rec. p. I-7031), punto 30.

24 — Véase, por ejemplo, la sentencia de 11 de junio de 1998, Kuusijärvi (C-275/96, Rec. p. I-3419), apartado 46.

25 — Según esa interpretación, los pasajeros de esas categorías que *comenzaran* sus viajes en el país tercero quedarían excluidos: véase el punto 33 *supra*.

26 — Los términos mismos de la exigencia de informe resultarían cuestionables si fuera acertada la interpretación de «vuelo» y/o «partida» del Dr. Schenkel.

La relevancia de la contratación simultánea de los vuelos de ida y de vuelta

46. Como regla, la naturaleza de un producto o un servicio es independiente de la forma de adquirirlo. Por tanto, no me parece evidente de modo inmediato por qué la forma de contratar los vuelos de ida y de vuelta tiene que afectar a la respuesta a la cuestión de si un viaje de ida y vuelta debe considerarse como un solo «vuelo», que parte del aeropuerto en el que comenzó ese viaje. En el ámbito de una sola operación comercial, se pueden (por ejemplo) adquirir varios viajes sencillos, uno o más (diferentes) viajes de ida y vuelta o un billete de temporada que dé derecho a múltiples vuelos.

47. No obstante, el tribunal remitente y el Dr. Schenkel consideran que el Convenio de Montreal indica que un viaje de ida y vuelta contratado como una sola operación debe calificarse como un solo vuelo. Conforme al artículo 1, apartado 2, del Convenio de Montreal, el «transporte internacional» tiene lugar cuando, conforme a lo estipulado por las partes, el punto de partida y el punto de destino están situados, a) bien en el territorio de dos diferentes Estados Partes, b) bien en el territorio de un solo Estado Parte si se ha previsto una escala en el territorio de otro Estado. Así pues, el Convenio de Montreal necesariamente prevé la posibilidad de que haya un lugar de escala en el viaje. El artículo 1, apartado 3, dispone que el transporte por varios transportistas sucesivamente hasta el punto de destino «constituirá […] un solo transporte cuando las partes lo hayan considerado como una sola operación».

48. Existe jurisprudencia nacional (principal pero no exclusivamente de órganos jurisdiccionales de países de cuyo Derecho forma parte el common-law), en apoyo de la tesis de que, conforme al Convenio de Varsovia de 1929 (el predecesor del Convenio de Montreal), en un contrato de transporte internacional para un vuelo de ida y vuelta, el destino de ese vuelo de ida y vuelta es el punto de partida. [27]

49. Ahora bien, aunque la Comunidad es firmante del Convenio de Montreal y está obligada por éste, [28] el Reglamento nº 261/2004 no es una medida comunitaria para la aplicación del Convenio. En lugar de esto, el Reglamento se aplica con independencia del Convenio. El Reglamento nº 261/2004 contiene una referencia

27 — Véase la resolución Grein v Imperial Airways Ltd [1937] 1 K.B. 50 en 78 a 79, per Greene L.J: «La utilización del singular en esa expresión [lugar de partida y lugar de destino] indica que en la mente de las Partes en el Convenio cada contrato de transporte tiene un lugar de partida y un lugar de destino. Un lugar intermedio en el que el transporte pueda interrumpirse no se considera como "lugar de destino". Considerando su contexto y, en particular, el hecho de que el lugar de partida y el lugar de destino han de buscarse en el contrato, me parece que el significado de la expresión es "el lugar en el que el transporte contractual comienza y el lugar en el que el transporte contractual termina". […] Si el objeto del contrato es un viaje circular, que comience en Berlín, se detenga en varias capitales europeas y regrese a Berlín, el transporte contractual comienza en Berlín y termina en Berlín». Véanse también las resoluciones Lee v China Airlines, 669 F.Supp. 979 (C.D.Cal. 1987), y Qureshi v K.L.M. (Royal Dutch Airlines) (1979), 41 N.S.R. (2d) 653 (dos resoluciones en materia procesal de los Estados Unidos y de Canadá respectivamente, acerca de la posible inadmisión de excepciones de falta de jurisdicción). Véanse además, en Alemania, las resoluciones del Bundesgerichtshof [1976] ZLW, 255, y del Landgericht Berlin [1973] ZLW, 304. No he encontrado jurisprudencia equivalente sobre el Convenio de Montreal. Algunos autores académicos consideran que el mismo criterio se aplica conforme al último Convenio. Véase por ejemplo E. Giemulla y R. Schmid (ed.), Montreal Convention 1999 (2006, hojas sueltas) Kluwer Law.

28 — El artículo 300 CE, apartado 7, dispone que «los acuerdos celebrados en las condiciones mencionadas en el presente artículo serán vinculantes para las instituciones de la Comunidad, así como para los Estados miembros». El Convenio de Montreal fue firmado por la Comunidad sobre la base del artículo 300 CE, apartado 2. Véase la Decisión 2001/539, citada en la nota 9, y la sentencia de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA (C-344/04, Rec. p. I-403), apartados 35 y 36.

ocasional al Convenio (en el preámbulo). [29] Ello difiere notablemente del Reglamento (CE) nº 2027/97, según su modificación, [30] que da aplicación a determinadas partes del Convenio. [31] El artículo 2, apartado 2, de este último Reglamento dispone que los términos incluidos pero no definidos en el apartado 1 serán equivalentes a los que figuran en el Convenio de Montreal.

50. Además, concuerdo en particular con Emirates, Polonia y Suecia en que hay diferencias claras entre el Convenio de Montreal y el Reglamento nº 261/2004. Por encima de todo, la expresión «transporte internacional», definida en el artículo 1, apartado 2, del Convenio, y que ha sido interpretada por diversos tribunales nacionales, [32] no figura en el Reglamento.

51. A mi juicio, no debe intentarse aplicar términos (diferentes) contenidos en el Convenio de Montreal para definir el alcance del Reglamento nº 261/2004 en un sentido que se aparta con claridad de su texto y de sus antecedentes legislativos.

52. El tribunal remitente y el Dr. Schenkel sostienen además que, si el concepto de «vuelo» en el Reglamento nº 261/2004 no incluyera un viaje de ida y vuelta cuando tal viaje fuera contratado como una sola operación, el nivel de protección del pasajero según el Reglamento sería inferior al conferido por el Convenio de Montreal. Ello se opondría a la finalidad expresa del Reglamento, que es garantizar un elevado nivel de protección del pasajero.

53. Discrepo de ese argumento.

54. En primer lugar, el ámbito de aplicación del Reglamento es diferente del propio del Convenio. En muchos aspectos el Reglamento regula situaciones no previstas en el Convenio. Por ejemplo, el Reglamento es aplicable a vuelos puramente interiores dentro de un Estado miembro y a vuelos de un Estado miembro a un país tercero que no sea Estado Parte en el Convenio. A diferencia del Convenio, el Reglamento abarca la denegación de embarque y la cancelación del vuelo. A la inversa, el ámbito de aplicación del Reglamento está limitado por consideraciones territoriales. El Reglamento

29 — El decimocuarto considerando se refiere al Convenio en el contexto de una disposición de exoneración del Reglamento. Sin embargo, esta referencia es de carácter general. Sencillamente, se refiere a los dos textos, sin mencionar específicamente disposición alguna. Ello es patente en la versión francesa del considerando, que comienza: «Tout comme *dans le cadre* de la convention de Montréal […]» (la cursiva es mía).

30 — Reglamento del Consejo, de 9 de octubre de 1997, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente (DO L 285, p. 1), según su modificación por el Reglamento (CE) nº 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002 (DO L 140, p. 2). Según el sexto considerando del último Reglamento, era necesario modificar el Reglamento nº 2027/97 a fin de ajustarlo a lo dispuesto en el Convenio de Montreal y crear de esta manera un sistema uniforme de responsabilidad para el transporte aéreo internacional. Puede accederse a una versión consolidada del Reglamento nº 2027/97, de fecha 30 de mayo de 2002, en http://eur-lex.europa.eu.

31 — Véase el artículo 1 del Reglamento nº 2027/97, modificado.

32 — Véase el punto 48 *supra* y la nota a pie de página del mismo.

no se aplica a vuelos entre dos países que sean Estados Parte en el Convenio, pero no Estados miembros de la Comunidad.

55. Dadas esas circunstancias no pienso que pueda afirmarse que el nivel global de protección conferido por el Reglamento es necesariamente inferior al del Convenio porque una situación específica sólo esté comprendida por este último.

56. En segundo lugar, el Reglamento nº 261/2004 complementa la protección que el Convenio atribuye a los pasajeros aéreos. No sustituye al Convenio. Ello resulta con claridad del artículo 12 del Reglamento, que expresamente prevé que éste se aplicará «sin perjuicio de los derechos del pasajero a obtener una compensación suplementaria».

57. En la sentencia IATA y ELFAA, [33] el Tribunal de Justicia declaró que los retrasos de los vuelos pueden ocasionar, con carácter general, dos tipos de daños que requieren diferente reparación. El primero de ellos es idéntico para todos los pasajeros. El segundo es específico para cada pasajero individual y exige su posterior reparación individualizada. [34] En tanto que el Convenio abarca el segundo tipo de daño, el Reglamento ofrece medidas reparadoras estandarizadas e inmediatas del primer tipo de daño. El Reglamento «se sitúa así simplemente en un momento previo al que resulta del Convenio de Montreal». [35] Las medidas establecidas por el Reglamento para la reparación de los retrasos de los vuelos «no impiden por sí mismas que los pasajeros afectados […] puedan ejercitar, además, las acciones de indemnización de dichos daños en las circunstancias previstas en el [Convenio]». [36] Antes bien, tales medidas «mejoran la protección de los intereses de los pasajeros y las condiciones en que se les aplica el principio de reparación». [37]

58. Por consiguiente, la protección que el Reglamento concede frente a los retrasos de los vuelos es de naturaleza complementaria. Ésta es *a fortiori* la naturaleza de las medidas compensatorias y de otra clase que establece respecto a las cancelaciones de vuelos y las denegaciones de embarque. El Convenio no ofrece en absoluto protección a los pasajeros frente a tales contingencias.

59. Siendo esto así, no puedo asentir al argumento de que el nivel de protección del Reglamento quedará por debajo del que ofrece el Convenio, a menos que el Reglamento se interprete en un sentido que está en conflicto con su texto claro, sus antecedentes legislativos y su propósito manifiesto.

33 — Citada en la nota 28.
34 — Apartado 43.
35 — Apartados 44 y 46.
36 — Apartado 47.
37 — Apartado 48.

Conclusión

60. Propongo, por consiguiente, que el Tribunal de Justicia responda a la cuestión del tribunal remitente como sigue:

«Los pasajeros que viajan en un vuelo de vuelta desde un país tercero a un Estado miembro no son "pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro" en el sentido del artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento nº 261/2004 y, por tanto, no entran en el ámbito de aplicación personal de dicho Reglamento si el transportista que efectúa el referido vuelo no es un transportista comunitario, aun cuando se hayan contratado simultáneamente el vuelo de ida y el de vuelta».