Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera)

de 21 de diciembre de 2021 *

«Procedimiento prejudicial — Transporte aéreo — Reglamento (CE) n.º 261/2004 — Normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de cancelación o gran retraso de los vuelos — Artículo 2, letra l) — Artículo 5, apartado 1 — Cambio de la hora de salida de un vuelo — Salida retrasada cerca de tres horas — Información a los pasajeros nueve días antes de la salida — Conceptos de "cancelación" y de "retraso"»

En el asunto C-395/20,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Düsseldorf, Alemania), mediante resolución de 3 de agosto de 2020, recibida en el Tribunal de Justicia el 19 de agosto de 2020, en el procedimiento entre

EP,

GM

y

Corendon Airlines Turistik Hava Taşımacılık A. Ş.,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera),

integrado por el Sr. L. Bay Larsen, Vicepresidente del Tribunal de Justicia, en funciones de Presidente de la Sala Primera, y los Sres. J.-C. Bonichot y M. Safjan (Ponente), Jueces;

Abogado General: Sr. P. Pikamäe;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

– en nombre de EP y GM, por la Sra. F. Puschkarski, Rechtsanwältin;

– en nombre del Gobierno alemán, por los Sres. J. Möller, M. Hellmann y U. Kühne, en calidad de agentes;

* *Lengua de procedimiento: alemán.

– en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. R. Pethke y K. Simonsson, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 23 de septiembre de 2021;

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 2, letra l), 5, apartado 1, y 8, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91 (DO 2004, L 46, p. 1).

2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre EP y GM, dos pasajeros aéreos (en lo sucesivo, «pasajeros afectados»), y la compañía aérea Corendon Airlines Turistik Hava Taşımacılık A. Ş. (en lo sucesivo, «Corendon Airlines») relativo a la negativa de esta última a compensar a los pasajeros afectados debido al retraso en la hora de salida inicialmente prevista para su vuelo.

Marco jurídico

3 El artículo 2 del Reglamento n.º 261/2004, titulado «Definiciones», establece lo siguiente:

«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.»

4 El artículo 5 de ese Reglamento, que lleva por título «Cancelación de vuelos», dispone, en su apartado 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.»

5 El artículo 6 de dicho Reglamento, titulado «Retraso», establece:

«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.»

6 A tenor del artículo 7 del referido Reglamento, cuyo título es «Derecho a compensación»:

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

[…]

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;

[…]».

7 El artículo 8 del Reglamento n.º 261/2004, cuyo título reza «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.

[…]»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

8 Los pasajeros EP y GM (en lo sucesivo, «pasajeros afectados») reservaron un viaje combinado a través de la plataforma de Internet «Check24». Su reserva fue confirmada por Corendon Airlines, transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, para un vuelo que debía efectuarse el 18 de mayo de 2019 con salida desde Düsseldorf (Alemania) y destino en Antalya (Turquía), con una hora de salida prevista para las 13.20 y una hora de llegada prevista el mismo día a las 17.50.

9 A continuación, Corendon Airlines aplazó ese vuelo, conservando el mismo número de vuelo, y fijó la nueva hora de salida a las 16.10 y de llegada a las 20.40 el 18 de mayo de 2019, de lo que informó a los pasajeros afectados nueve días antes del inicio del vuelo. Al haberse retrasado el vuelo así modificado, la salida tuvo lugar a las 17.02 y el aterrizaje a las 21.30, el 18 de mayo de 2019.

10 Los pasajeros afectados reclamaron a Corendon Airlines una compensación por un importe de 400 euros cada uno, con arreglo a los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004. Corendon Airlines se negó a indemnizar a los mencionados pasajeros.

11 El Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de lo Civil y Penal de Düsseldorf, Alemania) desestimó el recurso de los pasajeros afectados. En su sentencia, dicho órgano jurisdiccional declaró, por una parte, que, si bien se había modificado la hora de salida del vuelo, no se había abandonado la programación inicial de dicho vuelo. Por otra parte, consideró que los pasajeros fueron informados, en cualquier caso, de la modificación de la hora de salida en el plazo previsto en el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso ii), del Reglamento n.º 261/2004, que es de dos semanas a siete días antes de la hora de salida prevista, de modo que no era necesario examinar si la modificación del horario del vuelo constituía una cancelación o un gran retraso de dicho vuelo. Además, ese órgano jurisdiccional señaló que carecía de pertinencia la cuestión de si Corendon Airlines había cumplido su obligación de información sobre los derechos de los pasajeros

afectados en virtud del artículo 8 de dicho Reglamento, ya que un eventual incumplimiento de tal obligación de información no genera un derecho a compensación con arreglo al artículo 7, apartado 1, del citado Reglamento.

12 Los pasajeros afectados interpusieron recurso de apelación contra dicha sentencia ante el Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Düsseldorf, Alemania), que señala que la referida sentencia no puede ser confirmada si el aplazamiento de cerca de tres horas significa que el vuelo de que se trata fue cancelado, en el sentido del artículo 2, letra l), del Reglamento n.º 261/2004, y si la comunicación relativa a ese aplazamiento no constituye una oferta de transporte alternativo en las condiciones previstas por dicho Reglamento.

13 En esas circunstancias, el Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Düsseldorf) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones perjudiciales:

«1) ¿Se produce una cancelación del vuelo en el sentido de los artículos 2, letra l), y 5, apartado 1, del [Reglamento n.º 261/2004] si el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo aplaza a las 16.10 (hora local) un vuelo reservado en el marco de un viaje combinado cuya salida estaba prevista a las 13.20 (hora local) del mismo día?

2) El aviso, efectuado nueve días antes del inicio del viaje, de que se aplaza un vuelo de las 13.20 (hora local) a las 16.10 (hora local) del mismo día, ¿constituye una oferta de transporte alternativo en el sentido del artículo 5, apartado 1, letra c), inciso ii), del [Reglamento n.º 261/2004] y, en caso de respuesta afirmativa, ha de cumplir dicha oferta los requisitos de los artículos 5, apartado 1, letra a), y 8, apartado 1, del [citado Reglamento]?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Primera cuestión prejudicial

14 Mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si los artículos 2, letra l), y 5, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que un vuelo se considera «cancelado», en el sentido de esas disposiciones, cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo aplaza su hora de salida en menos de tres horas, sin llevar a cabo ninguna otra modificación de ese vuelo.

15 Con carácter preliminar, procede señalar que el órgano jurisdiccional remitente únicamente plantea esta cuestión en relación con un aplazamiento de la hora de salida de dos horas y cincuenta minutos, sin referirse en sus cuestiones prejudiciales al posterior retraso sufrido por el vuelo de que se trata.

16 A este respecto, procede señalar que el concepto de «cancelación» se define en el artículo 2, letra l), de dicho Reglamento como «la no realización de un vuelo programado y en el que había reservada al menos una plaza».

17 El citado Reglamento no define el concepto de «vuelo». No obstante, según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, un vuelo consiste, en esencia, 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 4 de julio de

2018, Wirth y otros, C-532/17, EU:C:2018:527, apartado 19 y jurisprudencia citada). Además, el Tribunal de Justicia ha precisado que el itinerario constituye un elemento esencial del vuelo y este, a su vez, se efectúa conforme a una programación fijada con antelación por el transportista aéreo (sentencia de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros, C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716, apartado 30).

18 El Tribunal de Justicia ha declarado también que, conforme al artículo 2, letra l), del Reglamento n.º 261/2004, a diferencia del retraso de un vuelo, la cancelación es consecuencia de que no se haya efectuado un vuelo inicialmente previsto. Se desprende de lo anterior que, a este respecto, los vuelos cancelados y los vuelos retrasados constituyen dos categorías muy diferentes. Por tanto, no puede deducirse de dicho Reglamento que un vuelo con retraso pueda calificarse de «vuelo cancelado» por la simple razón de que la demora se haya prolongado, ni tan siquiera si se produce un gran retraso (sentencia de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros, C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716, apartado 33).

19 Por consiguiente, cuando los pasajeros viajan en un vuelo que sale con retraso con respecto a la hora de salida inicialmente prevista, el vuelo solo puede considerarse «cancelado» si el transportista aéreo transporta a los pasajeros en otro vuelo cuya programación inicial difiere de la del vuelo inicialmente previsto (sentencia de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros, C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716, apartado 35).

20 Sin embargo, el hecho de que el aplazamiento del horario haya sido anunciado a los pasajeros afectados varios días antes no afecta, por sí solo, a la distinción entre el retraso y la cancelación.

21 En efecto, como se desprende de la jurisprudencia citada en el apartado 18 de la presente sentencia, el Reglamento n.º 261/2004 establece dos categorías muy distintas, a saber, por una parte, la cancelación, en el sentido del artículo 5 de dicho Reglamento, y, por otra, el retraso en la salida, en el sentido del artículo 6 de dicho Reglamento. El citado Reglamento no hace depender la calificación en una u otra de estas categorías del mero anuncio previo del aplazamiento del horario del vuelo.

22 Por lo tanto, como ha señalado el Abogado General en el punto 25 de sus conclusiones, sería contrario a la acepción habitual de los términos del Reglamento n.º 261/2004 y a la lógica de este Reglamento considerar que un vuelo que ha sido objeto de un aplazamiento de menos de tres horas, anunciado varios días antes, cuando, por otra parte, dicho vuelo no sufrió ninguna otra modificación, constituye una «cancelación» en el sentido del artículo 2, letra l), de dicho Reglamento.

23 Habida cuenta de lo anterior, procede responder a la primera cuestión prejudicial que los artículos 2, letra l), y 5, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que un vuelo no puede considerarse «cancelado», en el sentido de esas disposiciones, cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo aplaza su hora de salida en menos de tres horas, sin llevar a cabo ninguna otra modificación de ese vuelo.

Segunda cuestión prejudicial

24 Mediante su segunda cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta si la información comunicada sobre el aplazamiento de la salida del vuelo de que se trata constituye una oferta de transporte alternativo en el sentido del artículo 5, apartado 1, letra c), inciso ii), del Reglamento n.º 261/2004, disposición que se refiere a la cancelación de un vuelo en el sentido del artículo 2, letra l), de dicho Reglamento.

25 Habida cuenta de la respuesta dada a la primera cuestión prejudicial, no procede responder a la segunda.

Costas

26 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional renitente, 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 Primera) declara:

Los artículos 2, letra l), y 5, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91, deben interpretarse en el sentido de que un vuelo no puede considerarse «cancelado», en el sentido de esas disposiciones, cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo aplaza su hora de salida en menos de tres horas, sin llevar a cabo ninguna otra modificación de ese vuelo.

Firmas