Recopilación de la Jurisprudencia

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL
SR. ATHANASIOS RANTOS
presentadas el 9 de diciembre de 2021 [1]

Asunto C-561/20

Q,
R,
S
contra
United Airlines, Inc.

[Petición de decisión prejudicial planteada por el Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Tribunal de Empresas neerlandófono de Bruselas, Bélgica)]

«Procedimiento prejudicial — Transporte aéreo — Reglamento (CE) n.º 261/2004 — Derecho a compensación en caso de gran retraso de los vuelos — Vuelo dividido en dos tramos — Gran retraso en la llegada al destino final sufrido en el segundo tramo que cubre el trayecto entre dos aeropuertos de un tercer país — Validez del Reglamento (CE) n.º 261/2004 en relación con el Derecho internacional»

I. Introducción

1. La presente petición de decisión prejudicial se inscribe en el contexto de un litigio entre las Sras. Q y R y el Sr. S. (en lo sucesivo, «demandantes en el litigio principal»), por una parte, y United Airlines Inc. (Estados Unidos), por otra parte, relativo a una compensación por un gran retraso de un vuelo con conexión directa.

2. Mediante su primera cuestión prejudicial, que versa sobre la interpretación del artículo 3, apartado 1, letra a), y del artículo 7 del Reglamento (CE) n.º 261/2004 sobre compensación a los pasajeros aéreos, [2] el órgano jurisdiccional remitente solicita al Tribunal de Justicia que precise ciertos aspectos referentes a la aplicabilidad del citado Reglamento en el contexto de una serie de vuelos con conexión directa con salida desde un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro que incluyen una conexión en un aeropuerto situado en el territorio de un tercer país y cuyo destino final es otro aeropuerto de ese tercer país.

[1] Lengua original: francés

[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) n.º 295/91 (DO 2004, L 46, p. 1).

3. A este respecto, si bien el Tribunal de Justicia no ha tenido aún la ocasión de examinar la aplicabilidad del Reglamento n.º 261/2004 a situaciones en las que el retraso afecta a un vuelo con conexión directa, realizado íntegramente por un transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo no comunitario, se produce durante un tramo de dicho vuelo que se desarrolla íntegramente en el territorio de un tercer país, considero que los principios que se desprenden de la jurisprudencia existente proporcionan valiosos elementos de análisis que cabe extrapolar por analogía al presente asunto. [3]

4. Mediante su segunda cuestión prejudicial, planteada con carácter subsidiario, el órgano jurisdiccional remitente pregunta al Tribunal de Justicia sobre la validez del Reglamento n.º 261/2004 en relación con el Derecho internacional y, en particular, con el principio de soberanía plena y exclusiva de un Estado sobre su espacio aéreo. Esta cuestión permitirá al Tribunal de Justicia examinar, por primera vez, la validez del citado Reglamento en relación con el Derecho internacional público y, concretamente, con el principio del Derecho aéreo consuetudinario internacional. [4]

5. Al término de mi análisis, propondré al Tribunal de Justicia que responda a estas dos cuestiones en el sentido de que, por un lado, el artículo 3, apartado 1, letra a), y el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que una situación como la descrita en el punto 3 de las presentes conclusiones está comprendida en el ámbito de aplicación de este Reglamento y que, por otro lado, ese Reglamento conserva su validez en relación con el Derecho internacional y, en particular, con el principio de soberanía plena y exclusiva de un Estado sobre su espacio aéreo.

II. Marco jurídico

6. Los considerandos 1, 4 y 7 del Reglamento n.º 261/2004 exponen lo siguiente:

«(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.

[…]

[3] El Tribunal de Justicia ya ha tenido ocasión de examinar la aplicabilidad del Reglamento n.º 261/2004 en situaciones planteadas en el contexto de vuelos con conexión directa, en particular, en las sentencias de 26 de febrero de 2013, Folkerts (C-11/11, en lo sucesivo, «sentencia Folkerts», EU:C:2013:106), de 31 de mayo de 2018, Wegener (C-537/17, en lo sucesivo, «sentencia Wegener», EU:C:2018:361); de 11 de julio de 2019, České aerolinie (C-502/18, en lo sucesivo, «sentencia České aerolinie», EU:C:2019:604), y de 30 de abril de 2020, Air Nostrum (C-191/19, EU:C:2020:339). Sobre la cuestión de la aplicabilidad del Reglamento n.º 261/2004 a un servicio aéreo cuyos lugares de salida inicial y destino final están situados en un tercer país, pero que consta de dos vuelos cuyo lugar de salida o de llegada están situados en un Estado miembro, véanse las conclusiones del Abogado General Saugmandsgaard Øe presentadas en el asunto Airhelp (Retraso de vuelo alternativo) (C-451/20, EU:C:2021:829), puntos 24 a 60, aún pendiente de resolución en la fecha de presentación de las presentes conclusiones.

[4] El Tribunal de Justicia ya tuvo ocasión de examinar la validez de un acto legislativo de la Unión a la luz del citado principio, a saber, la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO 2003, L 275, p. 32), en la sentencia de 21 de diciembre de 2011, Air Transport Association of America y otros (C-366/10, en lo sucesivo, «sentencia ATAA», EU:C:2011:864), apartados 103 y 104.

(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.»

7. A tenor del artículo 2 de este Reglamento, titulado «Definiciones»:

«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; [5]

[…]

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;

[…]»

8. El artículo 3 del Reglamento n.º 261/2004, que lleva por epígrafe «Ámbito de aplicación», dispone en sus apartados 1 a 5 que:

«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;

5 DO 1992, L 240, p. 1.

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.»

9. El artículo 5 de este Reglamento, bajo el epígrafe «Cancelación de vuelos», establece en sus apartados 1 y 3 que:

«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.»

10. Bajo el epígrafe «Derecho a compensación», el artículo 7 del citado 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).

La distancia se determinará tomando como base el último destino al que el pasajero llegará con retraso en relación con la hora prevista debido a la denegación de embarque o a la cancelación.»

11. En virtud del artículo 13 de este mismo Reglamento, cuyo epígrafe es «Derecho de reparación»:

«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.»

III. Procedimiento principal, cuestiones prejudiciales y procedimiento ante el Tribunal de Justicia

12. A través de una agencia de viajes, los demandantes en el litigio principal adquirieron del transportista comunitario Deutsche Lufthansa AG (en lo sucesivo, «Lufthansa»),[6] mediante una reserva única, un vuelo con conexión directa desde el aeropuerto de Bruxelles-National (Bélgica) hasta el aeropuerto San José International (Estados Unidos), con escala en el aeropuerto de Newark International (Estados Unidos).

13. Los dos tramos de que constaba el vuelo fueron efectuados por United Airlines, un transportista aéreo de un tercer país. Los demandantes en el litigio principal llegaron a su destino final con una demora de 223 minutos debido a un retraso que afectó al segundo tramo de este vuelo, provocado por un problema técnico en la aeronave.

[6] La agencia de viajes y Lufthansa no son partes en el procedimiento principal.

14. Mediante escrito de 6 de septiembre de 2018, la sociedad Happy Flights, que se había subrogado en el crédito de los demandantes en el procedimiento principal, reclamó a United Airlines, en virtud del Reglamento n.º 261/2004, el pago de una compensación de 600 euros por persona por el retraso del segundo tramo del vuelo, esto es, una suma total de 1 800 euros.

15. Mediante escrito de 4 de octubre de 2018, United Airlines respondió a Happy Flights que, en el presente asunto, el Reglamento n.º 261/2004 no es aplicable puesto que el problema técnico que originó el retraso afectó a la parte del vuelo correspondiente al segundo tramo, que cubría la ruta entre dos aeropuertos situados en los Estados Unidos.

16. Mediante escrito 5 de octubre de 2018, Happy Flight remitió una respuesta a United Airlines, en la que invocaba la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, para rechazar la tesis defendida por esta última sociedad y la instó a realizar el pago de la compensación.

17. A su vez, United Airlines, mediante escrito de 10 de octubre de 2018, respondió a esta última misiva de Happy Flights.

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

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

20. El 22 de julio de 2019, los demandantes en el litigio principal emplazaron a United Airlines para que compareciese 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 dicha entidad al pago de una compensación por importe de 1 800 euros, más los intereses de demora devengados desde el 6 de septiembre de 2018, incluidos los devengados durante el proceso.

21. En este contexto, el órgano jurisdiccional remitente alberga dudas sobre el tratamiento de ciertas alegaciones formuladas por United Airlines en relación con la aplicabilidad y con la validez del Reglamento n.º 261/2004, y considera que no es posible hallar en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia datos que permitan disipar tales dudas.

22. En primer lugar, por lo que respecta a la cuestión relativa a la aplicabilidad del Reglamento n.º 261/2004, United Airlines niega que el Reglamento sea aplicable cuando se ha producido el gran retraso en un vuelo con salida y llegada en el territorio de un tercer país, aun cuando ese vuelo sea el segundo y último de un vuelo con conexión directa y el primero haya salido desde un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro.

23. A este respecto, por una parte, el órgano jurisdiccional remitente señala que, si bien la sentencia Wegener, relativa a un retraso que se originó en el primer vuelo, con salida desde un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro, que había sido realizado por un transportista aéreo no comunitario, aboga a favor de la aplicabilidad del Reglamento n.º 261/2004, las conclusiones deducidas de dicha sentencia no pueden extrapolarse sin más al presente asunto, ya que, en el caso de autos, el retraso se originó en el segundo vuelo, que partió desde un aeropuerto situado en el territorio de un tercer país.

24. Por otra parte, el órgano jurisdiccional remitente observa que, en la sentencia České aerolinie, el Tribunal de Justicia declaró que el Reglamento n.º 261/2004 se aplica también al segundo tramo de un vuelo con conexión directa siempre que el primer vuelo haya partido de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro. Este asunto planteaba la cuestión de si el transportista comunitario que realizó el primer vuelo podía estar obligado a abonar una compensación a un pasajero que resultó afectado por un gran retraso producido en el segundo, efectuado materialmente por un transportista aéreo de un tercer país. Sin embargo, según el órgano jurisdiccional remitente, el litigio principal difiere de dicho asunto en la medida en que no versa sobre un transportista comunitario, pues la compañía aérea comunitaria que emitió los billetes (Lufthansa) ni siquiera es parte del procedimiento principal. Por lo tanto, una vez más, considera que la solución a que llegó el Tribunal de Justicia en aquella sentencia no puede extrapolarse sin más al contexto fáctico del presente litigio.

25. En segundo lugar, en cuanto atañe a la cuestión de la validez del Reglamento n.º 261/2004, United Airlines aduce que, si este fuera aplicable a la situación en que se produce un gran retraso en el segundo vuelo de una serie de vuelos con conexión directa, el citado Reglamento tendría una eficacia extraterritorial contraria al Derecho internacional cuando el segundo vuelo se desarrollase en su integridad dentro del territorio de un tercer país. Añade que el principio de soberanía impide, en su opinión, más concretamente, que el Reglamento se aplique a una situación que se produce dentro del 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 cuyos efectos se produjeron exclusivamente en dicho territorio. A este respecto, menciona la sentencia ATAA, en la que el Tribunal de Justicia reconoció el principio de Derecho consuetudinario internacional conforme al cual cada Estado tiene soberanía plena y exclusiva sobre su espacio aéreo. De ser correcta esta tesis de United Airlines, el órgano jurisdiccional remitente se plantea entonces la cuestión de la validez del Reglamento en relación con el Derecho internacional.

26. En estas 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 ha sido interpretado 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 una serie de vuelos con conexión directa que ha comenzado en un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro, siendo así que 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, ¿vulnera el [Reglamento n.º 261/2004], en la interpretación de 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 tal interpretación hace que el Derecho de la Unión sea aplicable a una situación que se desarrolla en el territorio de un tercer Estado?»

27. Han presentado observaciones escritas los demandantes en el litigio principal, United Airlines, los Gobiernos belga y polaco, el Parlamento Europeo, el Consejo de la Unión Europea, el Parlamento Europeo y la Comisión Europea. En sus observaciones, el Parlamento y el Consejo solo han examinado la segunda cuestión.

IV. Análisis

28. Con carácter preliminar, ha de recordarse que, con arreglo a reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, los pasajeros de vuelos retrasados pueden ser asimilados a los pasajeros de vuelos cancelados a efectos de la aplicación del derecho a compensación, y que, por lo tanto, pueden invocar el derecho a compensación previsto en el artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 cuando soportan, a la llegada a su «destino final», una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas, es decir, cuando llegan a su destino final tres o más horas después de la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo.[7] A este respecto, en caso de vuelos con conexión directa, a efectos de la compensación a tanto alzado prevista en el artículo 7 del citado Reglamento, únicamente importa el retraso constatado con respecto a la hora de llegada prevista al destino final, entendido como el destino del último vuelo que coge el pasajero de que se trata.[8]

29. En el presente asunto, United Airlines no niega que, en virtud del artículo 7, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, en caso de que deba aplicarse, los demandantes en el litigio principal tendrían efectivamente derecho a una compensación por importe de 1 800 euros, toda vez que, como consecuencia del último tramo del vuelo con conexión directa controvertido en el litigio principal, sufrieron un retraso de 223 minutos, es decir, superior a tres horas con respecto a la hora de llegada inicialmente programada.

30. Ahora bien, en el litigio principal, United Airlines cuestiona precisamente la aplicabilidad del Reglamento y, con carácter subsidiario, su validez. Estos dos aspectos constituyen el objeto de las dos cuestiones prejudiciales y del análisis que se expone a continuación.

A. Primera cuestión prejudicial

31. Mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 3, apartado 1, letra a), y el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que un pasajero tiene derecho a una compensación a cargo de un transportista aéreo de un tercer país 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, de una serie de vuelos con conexión directa que ha comenzado en un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro, siendo así que todos los vuelos han sido realizados por el transportista aéreo de un tercer país y han sido reservados por el pasajero mediante una única reserva con un transportista aéreo comunitario.

[7] Véanse, en este sentido, las sentencias de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros (C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716), apartado 61, de 23 de octubre de 2012, Nelson y otros (C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657); Folkerts, apartados 32 y 33, y České aerolinie, apartado 19.

[8] Sentencia Folkerts, apartados 34 y 35.

32. La cuestión, tal como ha sido formulada, contiene dos elementos relacionados, por un lado, con la aplicabilidad del Reglamento n.º 261/2004 en el contexto de un vuelo con conexión directa, como el que constituye el objeto del litigio principal, y, por otro, con la determinación del transportista aéreo obligado al pago de la compensación.

1. Aplicabilidad del Reglamento n.º 261/2004

33. Por lo que respecta a la cuestión relativa al ámbito de aplicación del Reglamento n.º 261/2004, del artículo 3, apartado 1, letra a), de este resulta que se aplica, en particular, a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro. Este primer supuesto no está sujeto, a diferencia del supuesto contemplado en este mismo artículo 3, apartado 1, letra b), al requisito de que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en cuestión sea un «transportista comunitario», en el sentido del artículo 2, letra c), del mismo Reglamento.

34. En primer lugar, ha de recordarse que el Tribunal de Justicia ha declarado que el concepto de «vuelo con conexión directa» presupone la existencia de dos o más vuelos que forman un conjunto a efectos del derecho de los pasajeros a la compensación establecida por el Reglamento n.º 261/2004. [9] Así sucede cuando dos o más vuelos son objeto de una única reserva, como ocurre en el asunto principal. [10] En este contexto, el cambio de aeronave que pueda darse en un vuelo con conexión directa no incide en esa calificación. [11] De ello resulta que, para apreciar la aplicabilidad del Reglamento en el contexto de un vuelo con conexión directa que ha sido objeto de una reserva única, deben tenerse en cuenta el lugar de salida inicial y el destino final. [12]

35. A continuación, en cuanto a los vuelos con conexión directa cuyo lugar de salida inicial está situado en la Unión Europea, como los del presente asunto, de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia se desprende que, aun cuando las escalas de un vuelo se efectúen dentro del territorio de un tercer país, ello no excluye la posibilidad de aplicar el Reglamento n.º 261/2004, con independencia de que el transportista que haya operado tales vuelos o algún tramo de ellos no sea comunitario.

36. En efecto, en la sentencia Wegener, el Tribunal de Justicia declaró que el Reglamento n.º 261/2004 se aplica al transporte de pasajeros realizado con arreglo a una única reserva y que entre la salida de un aeropuerto situado en territorio de un Estado miembro (Berlín, Alemania) y la llegada a un aeropuerto situado en territorio de un tercer país (Agadir, Marruecos) incluye una escala programada, fuera de la Unión (Casablanca, Marruecos), con cambio de aeronave. El Tribunal de Justicia indicó, en esencia, que un vuelo con conexión directa compuesto de un primer vuelo que parte de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro y de un segundo vuelo con destino a otro aeropuerto situado en un tercer país debe entenderse como una unidad, aun cuando el lugar de salida del segundo vuelo con conexión directa sea un aeropuerto situado en un tercer país. A este respecto, contrariamente a cuanto alega United Airlines en sus observaciones escritas, el Tribunal de Justicia no declaró que el referido Reglamento se aplicara sobre la base del Acuerdo Euromediterráneo de Aviación, celebrado en 2006. En efecto, esta aplicabilidad se basaba únicamente en la interpretación del artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 261/2004, sin que en dicha sentencia se haga siquiera mención del Acuerdo.

[9] Sentencia Wegener, apartados 17 y 18 y jurisprudencia citada.

[10] Sentencia Wegener, apartados 19 y 20 y jurisprudencia citada.

[11] Sentencia Wegener, apartado 23.

[12] Sentencias Wegener, apartado 25, y České aerolinie, apartado 16, y auto de 12 de noviembre de 2020, KLM Royal Dutch Airlines (C-367/20, en lo sucesivo, «auto KLM», EU:C:2020:909), apartado 19.

37. En el mismo sentido, en la sentencia České aerolinie, el Tribunal de Justicia se pronunció expresamente sobre la aplicabilidad del Reglamento n.º 261/2004 en el contexto de un vuelo con conexión directa, compuesto por dos vuelos y que dio lugar a una reserva única, con salida desde un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro (Praga, República Checa) y con destino en un aeropuerto situado en un tercer país (Bangkok, Tailandia), con escala en el aeropuerto de otro tercer país (Abu Dabi, Emiratos Árabes Unidos). En tal hipótesis, el Tribunal de Justicia declaró que un pasajero afectado por un retraso en su destino final igual o superior a tres horas que tiene su origen en el segundo vuelo, efectuado este, con arreglo a un acuerdo de código compartido, por un transportista con domicilio en un tercer país (Etihad Airways), puede dirigir su solicitud de compensación con arreglo a ese Reglamento contra el transportista aéreo comunitario que efectuó el primer vuelo (České aerolinie).

38. Pues bien, ciertamente, como señala el órgano jurisdiccional remitente, las circunstancias fácticas de los asuntos que dieron lugar a esas sentencias son distintas de las que concurren en el litigio principal. En efecto, por un lado, en la sentencia Wegener, el retraso del vuelo con conexión directa se originó en el primero de los vuelos que lo componían, con salida en el territorio de un Estado miembro, mientras que, en el presente asunto, el retraso se produjo como consecuencia del último vuelo, efectuado en su integridad en el territorio de un tercer país. Por otro lado, la sentencia České aerolinie tenía por objeto el posible ejercicio de una acción contra el transportista comunitario que efectuó el primer tramo del vuelo con conexión directa que sufrió un retraso durante el segundo tramo, el cual fue efectuado íntegramente en un tercer país por un transportista aéreo de un tercer país, con arreglo a un acuerdo de código compartido. En cambio, en el presente asunto, todos los vuelos de que constaba el vuelo con conexión directa fueron efectuados por el mismo transportista aéreo de un tercer país.

39. Sin embargo, considero que, pese a estas diferencias fácticas, los principios expuestos en el punto 35 de las presentes conclusiones, dimanantes de esas dos sentencias, siguen siendo pertinentes en el presente asunto.

40. Por una parte, de la jurisprudencia antes citada resulta que el lugar donde se produce el retraso carece de incidencia en la aplicabilidad del Reglamento n.º 261/2004 siempre que se trate de vuelos con conexión directa con salida desde el territorio de la Unión que hayan sido objeto de una reserva única y constituyan de esta forma un conjunto a efectos del derecho de los pasajeros a una compensación previsto por dicho Reglamento. En efecto, de la sentencia České aerolinie y del auto KLM se desprende que todo transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que participe efectuando, al menos, uno de los vuelos de este vuelo con conexión directa está obligado al pago de esta compensación, con independencia de que el gran retraso sufrido por el pasajero a la llegada a su destino final tenga o no su origen en el vuelo operado por él.[13] Por consiguiente, en el presente asunto, el hecho de que el retraso se produjera como consecuencia del segundo vuelo y en el territorio de un tercer país carece de pertinencia en lo que respecta a la aplicabilidad de este Reglamento.

41. Esta solución me parece justificada también a la luz del objetivo de garantizar un elevado nivel de protección de los consumidores en la medida en que distinguir, dentro de una reserva única, un retraso de otro según se haya producido como consecuencia del primer vuelo o del segundo supondría establecer una diferenciación injustificada, de suerte que United Airlines estaría obligada a abonar una compensación en caso de que el inconveniente se produjera durante el

[13] Sentencia České aerolinie, apartados 20 a 26, y auto KLM, apartado 28.

primer vuelo, pero no lo estaría si se originara como consecuencia del segundo vuelo del mismo trayecto, cuando los pasajeros sufren, en ambos casos, el mismo retraso en su llegada al destino final y, en consecuencia, las mismas molestias.

42. Por otra parte, de esta misma jurisprudencia se desprende que la condición de transportista comunitario no es pertinente a efectos de la aplicabilidad del Reglamento n.º 261/2004 a vuelos con conexión directa procedentes de la Unión. En efecto, como se ha recordado anteriormente, a diferencia del artículo 3, apartado 1, letra b), de este Reglamento, que se refiere 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, la letra a) de este mismo artículo y apartado no exige que el transportista aéreo sea un transportista comunitario cuando se trate de pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro para que se aplique el Reglamento.

43. En consecuencia, que el vuelo sea efectuado por un transportista comunitario solo es un requisito para aplicar el Reglamento n.º 261/2004 cuando se trata de vuelos con salida desde el territorio de un tercer país y destino en el territorio de un Estado miembro. Además, el artículo 3, apartado 5, del citado Reglamento dispone que este se aplica a cualquier transportista aéreo *encargado de efectuar un vuelo* que proporcione dicho transporte. En efecto, en la sentencia Wegener, el hecho de que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo (Royal Air Maroc) no fuese un transportista comunitario no fue objeto de análisis por cuanto, a tenor del artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 261/2004, tal calificación carece de incidencia en la aplicación de este Reglamento.

44. Habida cuenta de lo anterior, propongo al Tribunal de Justicia que declare que un vuelo con conexión directa que parte de la Unión, como el del asunto principal, está comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 261/2004, en virtud de su artículo 3, apartado 1, letra a).

2. Determinación del transportista aéreo obligado al pago de la compensación

45. Por lo que se refiere a la cuestión de qué transportista está, en el caso de autos, obligado al pago de la compensación prevista en el artículo 7, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, ha de recordarse que la particularidad del presente asunto reside en que los billetes en cuestión fueron emitidos por Lufthansa, transportista comunitario que no es parte en el procedimiento principal, mientras que fue United Airlines, transportista aéreo de un tercer país, la compañía que efectuó materialmente los dos vuelos de que se trata.

46. A este respecto, el Tribunal de Justicia ha declarado que del tenor del artículo 5, apartados 1, letra c), y 3, del Reglamento n.º 261/2004 se desprende que el transportista obligado al pago de la compensación debida en caso de gran retraso a la llegada de un vuelo con conexión directa solo puede ser el «transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo», en el sentido del artículo 2, letra b), de ese Reglamento.[14] En virtud 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».

47. Por consiguiente, esa definición establece dos requisitos acumulativos para que un transportista aéreo pueda calificarse de «transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo», relativos, por un lado, a la realización del vuelo de que se trata y, por otro lado, a la existencia de

[14] Sentencia České aerolinie, apartado 20.

un contrato celebrado con un pasajero. [15] Pues bien, esta definición no exige en modo alguno que el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo tenga la condición de transportista comunitario, dado que esta condición solo es pertinente a efectos de evaluar la aplicación del Reglamento a los pasajeros de vuelos procedentes de terceros países (véanse los puntos 33 y 42 de las presentes conclusiones). Además, la responsabilidad del «transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo» es exclusiva, puesto que el legislador decidió excluir, al aprobar el Reglamento n.º 261/2004, el reparto de responsabilidades entre el operador turístico y el transportista aéreo contractual. [16]

48. Por lo que respecta al primer requisito, el considerando 7 del Reglamento n.º 261/2004 confirma que, «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». En efecto, el Tribunal de Justicia aclaró el requisito relativo a la «realización del vuelo» en el caso de vuelos operados en virtud de contratos de arrendamiento de una aeronave con tripulación («wet lease») al declarar que debe considerarse transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo el transportista que, «en el marco de su actividad de transporte de pasajeros, decide realizar un vuelo concreto, incluida la fijación del itinerario y, por lo tanto, crear 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». [17]

49. En cuanto a la existencia de un contrato celebrado con un pasajero, ha de observarse que es irrelevante la falta de un vínculo contractual entre los pasajeros afectados y el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, siempre que este último mantenga por su parte una relación contractual con el transportista contractual. [18]

50. En el presente asunto, si bien el transportista aéreo que celebró el contrato con los demandantes en el litigio principal (a través de la agencia de viajes) es Lufthansa, el transportista que operó los dos vuelos es United Airlines, al parecer, con arreglo a un acuerdo de código compartido («code sharing»). [19]

51. Así pues, tal como yo lo veo, parece que los dos requisitos antes citados para calificar a un transportista de «transportista encargado de efectuar un vuelo» se cumplen en el caso de United Airlines, que, además, no se opone a tal calificación en sus observaciones escritas. En efecto, esta última es el transportista que se encargó efectivamente de operar todos los tramos del vuelo con conexión directa y lo hizo en nombre de Lufthansa, la cual había celebrado el contrato con las demandantes en el litigio principal. A este respecto, ha de recordarse que el artículo 3, apartado 5, segunda frase, del Reglamento n.º 261/2004 precisa que, cuando un transportista

15 Sentencia České aerolinie, apartado 23.

16 Véase un análisis de los trabajos preparatorios del Reglamento n.º 261/2004 en las conclusiones del Abogado General Tanchev presentadas en el asunto flightright (C-186/17, EU:C:2018:399), punto 46.

17 Sentencia de 4 de julio de 2018, Wirth y otros (C-532/17, EU:C:2018:527), apartados 19 y 20.

18 Véanse en este sentido las conclusiones del Abogado General Tanchev presentadas en el asunto flightright (C-186/17, EU:C:2018:399), punto 27. Dado que la petición de decisión prejudicial fue retirada, se ordenó el archivo del asunto C-186/17, haciéndolo constar en el Registro del Tribunal de Justicia [véase el auto del Presidente del Tribunal de Justicia, de 2 de agosto de 2018, flightright (C-186/17, no publicado, EU:C:2018:657)].

19 De la resolución de remisión y de las observaciones de United Airlines se desprende que el primer tramo del vuelo fue comercializado por Lufthansa con el número de vuelo LH 8854 y efectuado por United Airlines con el número de vuelo UA 998.

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. [20]

52. Esta conclusión, según la cual United Airlines es el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo y, por lo tanto, está obligada al pago de la compensación prevista en el artículo 7, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, es acorde con el objetivo, enunciado en el considerando 1 del citado Reglamento, de garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros, en la medida en que, como reconoce United Airlines en sus observaciones, es el transportista que los pasajeros pueden identificar con facilidad y, en la mayoría de los casos, responde de los problemas que surjan durante el vuelo.

53. Por último, procede recordar que, de conformidad con el artículo 13 del Reglamento n.º 261/2004, el cumplimiento por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo de las obligaciones que le incumben en virtud de ese Reglamento se produce sin perjuicio de que este transportista tenga derecho a reclamar una compensación, de conformidad con el Derecho nacional aplicable, en particular, a cualquier persona, terceros incluidos, que haya provocado que dicho transportista incumpliera sus obligaciones, tales como el operador turístico u otra persona con quien el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo tiene un contrato. [21]

54. A la luz del conjunto de las consideraciones que preceden, propongo responder a la primera cuestión prejudicial que el artículo 3, apartado 1, letra a), y el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que, en el ámbito de un vuelo con conexión directa compuesto de dos vuelos y que dio lugar a una reserva única, con salida desde un aeropuerto situado en el territorio de un Estado Miembro y destino en un aeropuerto situado en un tercer país, con escala en otro aeropuerto de ese tercer país, un pasajero afectado por un retraso en la llegada a su destino final igual o superior a tres horas que tiene su origen en el segundo vuelo efectuado, al igual que el primero, por un transportista aéreo de un tercer país, puede dirigir su solicitud de compensación con arreglo a ese Reglamento contra dicho transportista aéreo que efectuó el vuelo, cuando la reserva única se haya realizado con un transportista comunitario que no haya efectuado materialmente ninguno de esos vuelos.

B. Segunda cuestión prejudicial

55. Mediante su segunda cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si, en el supuesto de que el Tribunal de Justicia considere que el Reglamento n.º 261/2004 es aplicable a una situación como la controvertida en el procedimiento principal, este Reglamento es válido en relación con el principio de Derecho internacional conforme al cual cada Estado tiene soberanía plena y exclusiva sobre su espacio aéreo.

56. Con carácter preliminar, procede recordar que, como se desprende del artículo 3 TUE, apartado 5, la Unión contribuye, en particular, «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. [22]

[20] Sentencia České aerolinie, apartado 28.

[21] Sentencia České aerolinie, apartado 31 y jurisprudencia citada.

[22] Sentencia ATAA, apartado 101 y jurisprudencia citada.

57. A este respecto, en la sentencia ATAA, el Tribunal de Justicia reconoció que el principio de soberanía plena y exclusiva de cada Estado sobre su espacio aéreo constituye un principio de Derecho aéreo consuetudinario internacional que vincula a las instituciones de la Unión.[23] De dicha sentencia se desprende igualmente que el referido principio puede ser invocado por un justiciable para que el Tribunal de Justicia examine la validez de un acto de la Unión siempre que, por un lado, este principio pueda 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.[24] No obstante, como resulta de esa misma sentencia, 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 de un acto de la Unión en relación con el principio de Derecho consuetudinario internacional debe limitarse necesariamente a determinar si las instituciones de la Unión, al adoptar el acto controvertido, incurrieron en errores de apreciación manifiestos en lo que respecta a las condiciones de aplicación de dicho principio.[25]

58. En el presente asunto, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta acerca de la validez del Reglamento n.º 261/2004 en relación con el principio de Derecho aéreo consuetudinario internacional antes mencionado en la medida en que este Reglamento puede aplicarse a situaciones que, según dicho órgano jurisdiccional, se producen fuera del territorio de la Unión y afectan a transportistas de un tercer país.

59. Dado que, a la luz de la sentencia ATAA, la validez del Reglamento n.º 261/2004 puede examinarse en relación con el principio del Derecho aéreo consuetudinario internacional, dentro de los límites del control del error manifiesto de apreciación, se plantea entonces la cuestión de si el legislador de la Unión incurrió al respecto en tal error, que puede afectar a la validez del Reglamento.

60. A mi entender, no lo hizo.

61. En primer lugar, ha de recordarse que, en virtud del artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 261/2004, el vuelo controvertido en el litigio principal está comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento, puesto que los demandantes en el litigio principal comenzaron su viaje en un aeropuerto situado en un Estado miembro, a saber, Bélgica. Este es el criterio que crea una estrecha conexión con el territorio de la Unión. Así pues, la circunstancia de que, en el caso de autos, el derecho a compensación haya nacido a raíz de un retraso acontecido íntegramente en el territorio de un tercer país no afecta en modo alguno a esta conexión con el territorio de la Unión. En efecto, como se ha señalado en los puntos 36 y 37 de las presentes conclusiones, los vuelos con conexión directa que parten de un aeropuerto situado en un Estado miembro con destino a otro situado en el territorio de un tercer país constituyen un conjunto, el cual puede asimilarse a un vuelo directo que realiza la misma ruta. En este sentido, el Tribunal de Justicia ha reconocido que, «si se considerara que un vuelo […] realizado íntegramente fuera de la Unión […] constituye una operación separada de transporte, no entraría en el ámbito de

[23] Sentencia ATAA, apartados 103 y 104 y jurisprudencia citada. Este principio fue codificado, en particular, en el artículo 1 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago (Estados Unidos) el 7 de diciembre de 1944, según el cual «los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio». No obstante, este Convenio, por los motivos expuestos en los apartados 57 a 72 de esta misma sentencia, no vincula, como tal, a la Unión.

[24] Sentencia ATAA, apartado 107 y jurisprudencia citada.

[25] Sentencia ATAA, apartado 110, confirmatoria de la sentencia de 16 de junio de 1998, Racke (C-162/96, EU:C:1998:293), apartado 52.

aplicación del Reglamento n.º 261/2004. Por el contrario, si se considerara que [determinados] transportes […] constituyen un conjunto único que tiene su punto de partida en un Estado miembro, el Reglamento sí sería de aplicación». [26]

62. De ello se sigue que el Tribunal de Justicia, si bien, por un lado, ya ha reconocido implícitamente [27] este principio de soberanía, al señalar que, en caso de vuelos independientes, el Reglamento n.º 261/2004 no se aplica al vuelo efectuado fuera de la Unión, por otro, ha declarado que la aplicación de los artículos 3, apartado 1, letra a), y 7 del citado Reglamento a los vuelos con conexión directa no vulnera este principio. De acuerdo con esta lógica, tal aplicación no puede afectar a la soberanía de un tercer país sobre cuyo territorio se efectúa el último tramo de un vuelo con conexión directa, al haber comenzado el viaje de los demandantes en el litigio principal, por definición, en un aeropuerto situado en el territorio de la Unión.

63. En segundo lugar, desde el punto de vista del Derecho internacional público, como expuso la Abogada General Kokott en sus conclusiones presentadas en el asunto ATAA, no es en absoluto inhabitual que, al ejercer prerrogativas de poder público, un Estado o una organización internacional también tengan en cuenta hechos acaecidos fuera de sus respectivos ámbitos territoriales de competencia. El elemento determinante a este respecto es que los hechos guarden una conexión suficiente con el Estado de que se trata o, en su caso, con la organización internacional de que se trata. En este sentido, el Derecho internacional reconoce en particular dos criterios de competencia que permiten a los Estados (o a las organizaciones internacionales) emprender medidas, a saber, por un lado, la competencia territorial, en virtud de la cual un Estado está facultado para actuar frente a las personas (sea cual fuere su nacionalidad), hechos y bienes situados en su territorio y, por el otro, la competencia personal, según la cual un Estado (o una organización internacional) está facultado para actuar frente a sus nacionales (personas físicas o jurídicas), dondequiera que se encuentren. [28]

64. El Reglamento n.º 261/2004 se aplica, por una parte, de conformidad con su artículo 3, apartado 1, letra a), a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro, con independencia del lugar de destino final del vuelo de que se trate (competencia territorial), [29] y, por otra parte, en virtud del artículo 3, apartado 1, letra b), de este mismo Reglamento, 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, siempre que, en particular, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo sea un transportista comunitario (competencia personal y territorial). En cambio, este Reglamento no está destinado a aplicarse a vuelos con conexión directa cuyo lugar de salida o de destino no se sitúe en el territorio de un Estado miembro, sino que se trate de vuelos operados en su totalidad en un itinerario entre dos terceros países, sin conexión alguna con el territorio de la Unión. [30]

[26] Sentencia Wegener, apartado 15.

[27] En la medida en que el ámbito de aplicación de un acto de la Unión debe interpretarse, en particular, a la luz de las correspondientes normas de Derecho internacional aéreo (véase, por analogía, la sentencia ATAA, apartado 123).

[28] Conclusiones de la Abogada General Kokott presentadas en el asunto Air Transport Association of America y otros (C-366/10, EU:C:2011:637), puntos 148 y 149 y jurisprudencia citada.

[29] Véase, en este sentido, la sentencia de 27 de septiembre de 1988, Ahlström Osakeyhtiö y otros/Comisión (89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 y 125/85 a 129/85, EU:C:1988:447), apartados 15 a 18.

[30] Véanse, a este respecto, las conclusiones del Abogado General Saugmandsgaard Øe presentadas en el asunto Airhelp (Retraso de vuelo alternativo) (C-451/20, EU:C:2021:829), puntos 24 a 60, según el cual, no obstante, el Reglamento n.º 261/2004 se aplica asimismo a los vuelos con conexión directa entre dos terceros países, cuando el lugar de llegada del primer vuelo y el lugar de destino del segundo se sitúan en el territorio de un Estado miembro.

65. Los criterios de aplicabilidad del Reglamento n.º 261/2004 así definidos, en particular, el establecido en el artículo 3, apartado 1, letra a), controvertido en el asunto principal, no suponen la aplicación extraterritorial del Derecho de la Unión, aun cuando el vuelo en cuestión tenga como lugar de destino un tercer país. En efecto, este Reglamento únicamente se aplica en las circunstancias claramente definidas en las que el vuelo de que se trate, considerado en su conjunto, parte desde un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro, teniendo tal vuelo, incluido el tramo efectuado fuera de la Unión, una estrecha conexión con el territorio de los Estados miembros de la Unión.

66. En tercer lugar, el objetivo perseguido por el Reglamento n.º 261/2004 de garantizar un elevado nivel de protección de los consumidores corrobora esta interpretación. [31] A efectos de la aplicación de las dos disposiciones antes citadas, es preciso que el vuelo sea objeto de una reserva única y que su lugar de partida o de destino sea un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro. Pues bien, el hecho de que el transportista aéreo haya decidido o no hacer escala en el territorio de la Unión o de un tercer país no debería afectar al derecho a compensación de los pasajeros afectados.

67. Del mismo modo, habida cuenta del referido objetivo, que también está contemplado en el artículo 38 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, el legislador de la Unión solo puede autorizar el ejercicio en su territorio de una actividad de transporte aéreo si los operadores respetan los criterios definidos por la Unión que pretenden cumplir los objetivos que esta se ha fijado en la materia. [32] Mediante el Reglamento n.º 261/2004, el legislador de la Unión supeditó la actividad de transporte aéreo con salida desde el territorio de la Unión a determinados criterios con vistas a alcanzar el objetivo de protección de los consumidores. El hecho de que un transportista aéreo de un tercer país, como United Airlines, pueda estar obligado, en virtud de dicho Reglamento, al pago de una compensación por un retraso relacionado con un problema técnico resuelto durante una escala realizada en el territorio de un tercer país constituye, por lo tanto, en mi opinión, no solo una condición, sino también un riesgo inherente a la decisión de ese transportista aéreo de ofrecer sus servicios en el mercado europeo. En este sentido, dicho transportista está sujeto a las disposiciones del Reglamento n.º 261/2004 únicamente si opta por realizar vuelos con origen o destino en un aeropuerto situado en un Estado miembro de la Unión. [33] Pues bien, al tomar tal decisión, este mismo transportista aéreo no solo aspira a efectuar los vuelos directos, sino también los vuelos con conexión directa que, según reiterada jurisprudencia, constituyen un conjunto a efectos del derecho de los pasajeros a una compensación establecido por el citado Reglamento, ya sean esos vuelos operados de forma individual, ya lo sean, como en el presente asunto, con arreglo a un acuerdo de código compartido.

68. En cuarto y último lugar, considero que debe desestimarse la alegación formulada por United Airlines según la cual la aplicabilidad del Reglamento n.º 261/2004 vulnera el principio de igualdad de trato en la medida en que solo los pasajeros del vuelo con conexión directa (Bruselas-San José) pueden solicitar una compensación, cuando todos los pasajeros del vuelo entre Newark y San José han sufrido un perjuicio por el retraso. Esta alegación no solo confirma, a mi juicio, que el artículo 3, apartado 1, letra a), de dicho Reglamento no se aplica si no existe una conexión estrecha entre un vuelo y el territorio de la Unión, sino que, además, se basa en una premisa incorrecta al pasar por alto que los dos grupos de pasajeros a los que alude esa compañía no se hallan en una situación idéntica.

31 Véanse los considerandos 1 y 4 del Reglamento n.º 261/2004.

32 Véase, por analogía, la sentencia ATAA, apartado 128.

33 Véase, por analogía, la sentencia ATAA, apartado 127.

69. A la luz de todas las consideraciones que preceden, propongo responder a la segunda cuestión prejudicial que el artículo 3, apartado 1, letra a), y el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que la respuesta dada a la primera cuestión prejudicial no es contraria al principio, derivado del Derecho consuetudinario internacional, de soberanía plena y exclusiva de un Estado sobre su espacio aéreo, de modo que este principio no puede afectar a la validez del citado Reglamento.

V. Conclusión

70. A la vista de las consideraciones anteriores, propongo al Tribunal de Justicia que responda del siguiente modo a las cuestiones prejudiciales planteadas por el Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Tribunal de Empresas neerlandófono de Bruselas, Bélgica):

«1) El artículo 3, apartado 1, letra a), y el artículo 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, deben interpretarse en el sentido de que, en el contexto de un vuelo con conexión directa compuesto de dos vuelos y que dio lugar a una reserva única, con salida desde un aeropuerto situado en el territorio de un Estado Miembro y destino en un aeropuerto situado en un tercer país, con escala en otro aeropuerto de dicho tercer país, un pasajero afectado por un retraso en la llegada a su destino final igual o superior a tres horas que tiene su origen en el segundo vuelo, efectuado, al igual que el primero, por un transportista aéreo de un tercer país, puede dirigir su solicitud de compensación con arreglo a ese Reglamento contra dicho transportista aéreo que efectuó el vuelo, cuando la reserva única se haya realizado con un transportista comunitario que no haya efectuado materialmente ninguno de esos vuelos.

2) El artículo 3, apartado 1, letra a), y el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que la respuesta dada a la primera cuestión prejudicial no es contraria al principio, derivado del Derecho consuetudinario internacional, de soberanía plena y exclusiva de un Estado sobre su espacio aéreo, de modo que este principio no puede afectar a la validez de dicho Reglamento.»