Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera)

de 26 de marzo de 2020*

«Procedimiento prejudicial — Espacio de libertad, de seguridad y de justicia — Competencia judicial y ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil — Reglamento (CE) n.º 44/2001 — Artículo 5, apartado 1 — Competencia en materia contractual — Artículos 15 a 17 — Competencia en materia de contratos celebrados por los consumidores — Reglamento (CE) n.º 261/2004 — Artículos 6 y 7 — Derecho a compensación en caso de gran retraso de un vuelo — Contrato de transporte combinado de viaje y alojamiento celebrado entre el pasajero y una agencia de viajes — Demanda de indemnización interpuesta contra el transportista aéreo que no es parte de ese contrato — Directiva 90/314/CEE — Viaje combinado»

En el asunto C-215/18,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Obvodní soud pro Prahu 8 (Tribunal del Distrito 8 de Praga, República Checa), mediante resolución de 25 de enero de 2018, recibida en el Tribunal de Justicia el 26 de marzo de 2018, en el procedimiento entre

Libuše Králová

y

Primera Air Scandinavia A/S,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera),

integrado por el Sr. J.-C. Bonichot, Presidente de Sala, y los Sres. M. Safjan (Ponente) y L. Bay Larsen, la Sra. C. Toader y el Sr. N. Jääskinen, Jueces;

Abogado General: Sr. H. Saugmandsgaard Øe;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

– en nombre del Gobierno checo, por los Sres. M. Smolek y J. Vláčil, en calidad de agentes;

– en nombre de la Comisión Europea, por las Sras. M. Šimerdová y M. Heller, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 7 de noviembre de 2019;

* Lengua de procedimiento: checo.

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 5, punto 1, y 15 a 17 del Reglamento (CE) n.º 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (DO 2001, L 12, p. 1), y 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 marco de un litigio entre la Sra. Libuše Králová y Primera Air Scandinavia A/S, una sociedad mercantil de transporte aéreo con domicilio social en Dinamarca (en lo sucesivo, «Primera»), relativo a una demanda de indemnización interpuesta al amparo del Reglamento n.º 261/2004 a raíz del gran retraso de un vuelo de Praga (República Checa) a Keflavík (Islandia) efectuado por Primera.

Marco jurídico

Reglamento n.º 44/2001

3 El Reglamento n.º 44/2001 fue derogado por el Reglamento (UE) n.º 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (DO 2012, L 351, p. 1). No obstante, de conformidad con su artículo 81, el Reglamento n.º 1215/2012 solo es aplicable a partir del 10 de enero de 2015. Por tanto, teniendo en cuenta la fecha en que se produjeron los hechos del litigio principal, este se rige por el Reglamento n.º 44/2001.

4 Los considerandos 11 a 13 del Reglamento n.º 44/2001 enunciaban lo siguiente:

«(11) Las reglas de competencia judicial deben presentar un alto grado de previsibilidad y deben fundamentarse en el principio de que la competencia judicial se basa generalmente en el domicilio del demandado y esta competencia debe regir siempre, excepto en algunos casos muy concretos en los que la materia en litigio o la autonomía de las partes justifique otro criterio de vinculación. Respecto de las personas jurídicas, debe definirse el domicilio de manera autónoma para incrementar la transparencia de las reglas comunes y evitar los conflictos de jurisdicción.

(12) El foro del domicilio del demandado debe completarse con otros foros alternativos a causa del estrecho nexo existente entre el órgano jurisdiccional y el litigio o para facilitar una buena administración de justicia.

(13) En cuanto a los contratos de seguros, de los celebrados por los consumidores o de trabajo, es oportuno proteger a la parte más débil mediante reglas de competencia más favorables a sus intereses de lo que disponen las reglas generales.»

5 A tenor del artículo 2, apartado 1, de este Reglamento:

«Salvo lo dispuesto en el presente Reglamento, las personas domiciliadas en un Estado miembro estarán sometidas, sea cual fuere su nacionalidad, a los órganos jurisdiccionales de dicho Estado.»

6 El artículo 5 del Reglamento n.º 44/2001 formaba parte del capítulo II, sección 2, titulada «Competencias especiales». El punto 1 de este artículo establecía lo siguiente:

«Las personas domiciliadas en un Estado miembro podrán ser demandadas en otro Estado miembro:

1) a) en materia contractual, ante el tribunal del lugar en el que hubiere sido o debiere ser cumplida la obligación que sirviere de base a la demanda;
   b) a efectos de la presente disposición, y salvo pacto en contrario, dicho lugar será:

   – cuando se tratare de una compraventa de mercaderías, el lugar del Estado en miembro en el que, según el contrato, hubieren sido o debieren ser entregadas las mercaderías;

   – cuando se tratare de una prestación de servicios, el lugar del Estado miembro en el que, según el contrato, hubieren sido o debieren ser prestados los servicios;
   c) cuando la letra b) no fuere aplicable, se aplicará la letra a).»

7 El artículo 15 del mismo Reglamento, que formaba parte de su capítulo II, sección 4, titulada «Competencia en materia de contratos celebrados por los consumidores», disponía:

«1. En materia de contratos celebrados por una persona, el consumidor, para un uso que pudiere considerarse ajeno a su actividad profesional, la competencia quedará determinada por la presente sección, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 4 y en el punto 5 del artículo 5:

[…]

c) en todos los demás casos, cuando la otra parte contratante ejerciere actividades comerciales o profesionales en el Estado miembro del domicilio del consumidor o, por cualquier medio, dirigiere tales actividades a dicho Estado miembro o a varios Estados miembros, incluido este último, y el contrato estuviere comprendido en el marco de dichas actividades.

2. Cuando el cocontratante del consumidor no estuviere domiciliado en un Estado miembro, pero poseyere una sucursal, agencia o cualquier otro establecimiento en un Estado miembro, se considerará para todos los litigios relativos a su explotación que está domiciliado en dicho Estado.

3. La presente sección no se aplicará al contrato de transporte, salvo el caso de los que, por un precio global, ofrecen una combinación de viaje y alojamiento.»

8 El artículo 16 del Reglamento n.º 44/2001, que figuraba en esa misma sección 4, establecía en su apartado 1:

«La acción entablada por un consumidor contra la otra parte contratante podrá interponerse ante los tribunales del Estado miembro en que estuviere domiciliada dicha parte o ante el tribunal del lugar en que estuviere domiciliado el consumidor.»

9 Con arreglo al artículo 17 de dicho Reglamento:

«Únicamente prevalecerán sobre las disposiciones de la presente sección los acuerdos atributivos de competencia:

1. posteriores al nacimiento del litigio; o

2. que permitieren al consumidor formular demandas ante tribunales distintos de los indicados en la presente sección; o

3. que habiéndose celebrado entre un consumidor y su cocontratante, domiciliados o con residencia habitual en el mismo Estado miembro en el momento de la celebración del contrato, atribuyeren competencia a los tribunales de dicho Estado, a no ser que la ley de este prohibiere tales acuerdos.»

Reglamento n.º 261/2004

10 El artículo 1 del Reglamento n.º 261/2004, titulado «Objeto», dispone lo siguiente en su apartado 1:

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

a) denegación de embarque contra su voluntad;

b) cancelación de su vuelo;

c) retraso de su vuelo.»

11 El artículo 2 de este Reglamento, titulado «Definiciones», tiene el siguiente tenor:

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

[…]

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;

[…]».

12 El artículo 3 de este Reglamento, que lleva por título «Ámbito de aplicación», establece lo siguiente:

«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;

[…]

2. El apartado 1 se aplicará a condición de que los pasajeros:

a) dispongan de una reserva confirmada en el vuelo de que se trate y, excepto en el caso de la cancelación mencionado en el artículo 5, se presenten a facturación:

– en las condiciones requeridas y a la hora indicada previamente y por escrito (inclusive por medios electrónicos) por el transportista aéreo, el operador turístico o un agente de viajes autorizado,

o bien, de no indicarse hora alguna,

– con una antelación mínima de cuarenta y cinco minutos respecto de la hora de salida anunciada, o

[…]

5. El presente Reglamento será aplicable a cualquier transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que proporcione transporte a los pasajeros a los que se hace referencia en los apartados 1 y 2. Cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que no tenga contrato con el pasajero dé cumplimiento a obligaciones en virtud del presente Reglamento, se considerará que lo hace en nombre de la persona que tiene un contrato con el pasajero.

6. El presente Reglamento se entenderá sin perjuicio de los derechos que asisten a los pasajeros en virtud de la Directiva 90/314/CEE [del Consejo, de 13 de junio de 1990, relativa a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados (DO 1990, L 158, p. 59)]. El presente Reglamento no se aplicará cuando un viaje combinado se cancele por motivos que no sean la cancelación del vuelo.»

13 El artículo 6 del mismo Reglamento, cuyo título es «Retraso», dispone:

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

a) de dos horas o más en el caso de todos los vuelos de 1500 kilómetros o menos, o

b) de tres horas o más en el caso de todos los vuelos intracomunitarios de más de 1500 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.»

14 El artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004, titulado «Derecho a compensación», dispone en su apartado 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».

15 El artículo 8 de este Reglamento, que lleva por título «Derecho al reembolso o a un transporte alternativo», establece lo siguiente en su apartado 2:

«Lo dispuesto en la letra a) del apartado 1 se aplicará también a los pasajeros cuyos vuelos formen parte de un viaje combinado, excepto por lo que respecta al derecho a reembolso, cuando ese derecho se derive de la Directiva 90/314/CEE.»

Directiva 90/314

16 La Directiva 90/314, aplicable en el momento de los hechos del procedimiento principal, disponía en el artículo 2, apartado 1:

«A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

1) Viaje combinado: la combinación previa de, por lo menos, dos de los siguientes elementos, vendida u ofrecida a la venta con arreglo a un precio global, cuando dicha prestación sobrepase las veinticuatro horas o incluya una noche de estancia:
   a) transporte,
   b) alojamiento,
   c) otros servicios turísticos no accesorios del transporte o del alojamiento y que constituyan una parte significativa del viaje combinado.

La facturación por separado de varios elementos de un mismo viaje combinado no exime al organizador o al detallista del cumplimiento de las obligaciones de la presente Directiva.»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

17 La Sra. Králová, domiciliada en Praga, celebró con la agencia de viajes FIRO-tour a.s. un contrato de viaje combinado que incluía, por una parte, el transporte aéreo entre Praga y Keflavík, efectuado por Primera, y, por otra parte, el alojamiento en Islandia.

18 El vuelo con salida de Praga y destino a Keflavík de 25 de abril de 2013, para el que la Sra. Králová disponía de una reserva confirmada, sufrió un retraso de más de cuatro horas, a raíz de lo cual la Sra. Králová interpuso una demanda de indemnización contra Primera ante el Obvodní soud pro Prahu 8 (Tribunal del Distrito 8 de Praga, República Checa) por un importe de 400 euros, al amparo de lo dispuesto en los artículos 6, apartado 1, y 7 del Reglamento n.º 261/2004.

19 Mediante auto de 1 de abril de 2014, el Obvodní soud pro Prahu 8 (Tribunal del Distrito 8 de Praga) se declaró incompetente para conocer de dicha demanda, al considerar que el Reglamento n.º 44/2001 no se aplicaba al Reino de Dinamarca, Estado miembro en el que Primera tiene su domicilio social. Dicho tribunal añadió que, con arreglo al capítulo II, sección 4, del Reglamento citado, tampoco él era competente a tales efectos, puesto que la Sra. Králová no había celebrado el contrato de transporte con Primera, sino con la agencia de viajes FIRO-tour. Precisó que, de estimarse la existencia de un contrato entre las partes del litigio, en modo alguno se trataría de un contrato combinado de viaje y alojamiento, como exige el artículo 15, apartado 3, de dicho Reglamento.

20 La Sra. Králová interpuso recurso contra dicho auto ante el Městský soud v Praze (Tribunal Municipal de Praga, República Checa), que lo desestimó mediante auto de 4 de agosto de 2014. Este último órgano jurisdiccional declaró que el Reglamento n.º 44/2001 se aplicaba al Reino de Dinamarca desde el 1 de julio de 2007, pero que no permitía fundamentar la competencia de los tribunales checos en el litigio principal.

21 A raíz de un recurso de casación interpuesto por la Sra. Králová ante el Nejvyšší soud (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, República Checa), este órgano jurisdiccional, mediante resolución de 15 de septiembre de 2015, anuló los autos del Obvodní soud pro Prahu 8 (Tribunal del Distrito 8 de Praga) y del Městský soud v Praze (Tribunal Municipal de Praga) y devolvió el asunto al Obvodní soud pro Prahu 8 (Tribunal del Distrito 8 de Praga), al estimar que este último debía examinar si podía demandarse a Primera a la luz de los artículos 5, punto 1, 15 y 16 del Reglamento n.º 44/2001.

22 El órgano jurisdiccional remitente señala que no puede deducir de entrada del Reglamento n.º 44/2001 si, en las relaciones entre un transportista aéreo y un consumidor, cuando el transporte aéreo se negocia como elemento de un viaje combinado, son competentes los órganos jurisdiccionales del lugar de cumplimiento de la obligación contractual, de conformidad con el artículo 5, punto 1, letra b), de dicho Reglamento, o los del domicilio del consumidor, con arreglo al artículo 16, apartado 1, del mismo Reglamento.

23 Por otra parte, el órgano jurisdiccional remitente alberga dudas acerca de la legitimación pasiva —a efectos del ejercicio de los derechos derivados del Reglamento n.º 261/2004— de Primera, que estaba obligada a cumplir las obligaciones establecidas por dicho Reglamento, así como acerca de la articulación entre la responsabilidad que se deriva de ese mismo Reglamento y la que resulta de la Directiva 90/314.

24 En estas circunstancias, el Obvodní soud pro Prahu 8 (Tribunal del Distrito 8 de Praga) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) Existió una relación contractual entre la demandante y la demandada a efectos del artículo 5, [punto] 1, del [Reglamento n.º 44/2001], si bien estas no celebraron ningún contrato y el vuelo formaba parte de un paquete de servicios prestados con arreglo a un contrato entre la demandante y un tercero (agencia de viajes)?

2) ¿Puede calificarse dicha relación de relación entre un consumidor y un profesional con arreglo a […] los artículos 15 a 17 del [Reglamento n.º 44/2001]?

3) ¿Tiene la demandada legitimación pasiva en una acción por la que se pretende ejercer los derechos derivados del [Reglamento n.º 261/2004]?»

Acerca de las cuestiones prejudiciales

Sobre la tercera cuestión prejudicial

25 Mediante su tercera cuestión prejudicial, que procede examinar en primer lugar, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que un pasajero cuyo vuelo haya sido retrasado tres o más horas puede interponer una demanda de indemnización con arreglo a los artículos 6 y 7 de dicho Reglamento contra el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, aun cuando ese pasajero y ese transportista aéreo no hayan celebrado un contrato entre ellos y el vuelo en cuestión forme parte de un viaje combinado comprendido en el ámbito de aplicación de la Directiva 90/314.

26 A este respecto, en primer término, lo que esta cuestión plantea es si el Reglamento n.º 261/2004 se aplica a un transportista aéreo que haya llevado a cabo el vuelo retrasado en nombre de la persona que celebró el contrato con el pasajero, aun cuando él mismo no haya celebrado un contrato con este último.

27 En el artículo 2, letra b), de dicho Reglamento se define el concepto de «transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo» como 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.

28 En virtud del artículo 3, apartado 5, del Reglamento n.º 261/2004, este se aplica a todo transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que proporcione transporte a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro o con destino a él. La misma disposición precisa que, cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que no tenga contrato con el pasajero dé cumplimiento a obligaciones en virtud de dicho Reglamento, se considerará que lo hace en nombre de la persona que tiene un contrato con el pasajero (sentencia de 7 de marzo de 2018, flightright y otros, C-274/16, C-447/16 y C-448/16, EU:C:2018:160, apartado 62).

29 De dichas disposiciones se desprende que, en caso de retraso del vuelo, el pasajero puede invocar el Reglamento n.º 261/2004 contra el transportista aéreo encargado de efectuarlo, aun cuando no hayan celebrado un contrato entre ellos.

30 En segundo término, la tercera cuestión plantea si la circunstancia de que el contrato controvertido en el litigio principal constituya un viaje combinado, con arreglo al artículo 2, apartado 1, de la Directiva 90/314, incide en la posibilidad de que a raíz del retraso de un vuelo el pasajero invoque los derechos derivados de los artículos 6 y 7 del Reglamento n.º 261/2004.

31 En cuanto a la articulación del Reglamento n.º 261/2004 con la Directiva 90/314, procede señalar, con carácter previo, que del artículo 3, apartado 6, de dicho Reglamento se desprende que este no afecta a los derechos que la Directiva 90/314 confiere a los pasajeros que hayan adquirido un viaje combinado.

32 A tal respecto, el artículo 8, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004 dispone que el derecho al reembolso del billete se aplica también a los pasajeros cuyos vuelos formen parte de un viaje combinado, excepto cuando ese derecho se derive de la Directiva 90/314.

33 En este contexto, el Tribunal de Justicia ha declarado que de la redacción inequívoca del referido artículo 8, apartado 2, se desprende que la mera existencia de un derecho a reembolso, derivado de la Directiva 90/314, basta para excluir que un pasajero, cuyo vuelo forme parte de un viaje combinado, pueda reclamar el reembolso de su billete, en virtud del Reglamento n.º 261/2004, al transportista aéreo que haya efectuado el vuelo (sentencia de 10 de julio de 2019, Aegean Airlines, C-163/18, EU:C:2019:585, apartado 31).

34 No obstante, los artículos 6 y 7 del Reglamento n.º 261/2004, en virtud de los cuales la pasajera de que se trata en el litigio principal formuló su demanda de indemnización, no establecen una excepción equivalente a la prevista para el reembolso del billete en el artículo 8, apartado 2, de dicho Reglamento objeto de controversia en el asunto que dio lugar a la sentencia de 10 de julio de 2019, Aegean Airlines (C-163/18, EU:C:2019:585).

35 Así pues, resulta que el derecho a compensación previsto en el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004 es aplicable en una situación en la que el vuelo adquirido por un pasajero forma parte de un viaje combinado, sin que ello afecte a los derechos que puedan derivarse de la Directiva 90/314.

36 Esta interpretación se ve corroborada por los trabajos preparatorios del Reglamento n.º 261/2004. En efecto, como señaló el Abogado General en el punto 72 de sus conclusiones, de estos trabajos preparatorios se desprende que el legislador de la Unión no tuvo la intención de excluir a los pasajeros cuyo vuelo forme parte de un viaje combinado del ámbito de aplicación del Reglamento, sino atribuirles los derechos que este reconoce, sin perjuicio de la protección que les confiere la Directiva 90/314.

37 A tal respecto, el derecho a una compensación estandarizada y calculada a tanto alzado, conforme al artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004, figura entre los derechos básicos que el Reglamento ha conferido a los pasajeros aéreos, que incumbe atender al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, y no encuentra equivalente en el sistema establecido por la Directiva 90/314, que debe respetar el organizador de viajes.

38 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la tercera cuestión prejudicial que el Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que un pasajero de un vuelo que haya sido retrasado tres o más horas puede interponer una demanda de indemnización con arreglo a los artículos 6 y 7 de dicho Reglamento contra el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, aun cuando ese pasajero y ese transportista aéreo no hayan celebrado un contrato entre ellos y el vuelo en cuestión forme parte de un viaje combinado comprendido en el ámbito de aplicación de la Directiva 90/314.

Sobre la primera cuestión prejudicial

39 Mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 5, punto 1, del Reglamento n.º 44/2001 debe interpretarse en el sentido de que una demanda de indemnización interpuesta en virtud del Reglamento n.º 261/2004 por un pasajero contra el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo está comprendida en el concepto de «materia contractual», en el sentido de dicha disposición, aun cuando no se haya celebrado ningún contrato entre tales partes y el vuelo operado por ese transportista aéreo se estipulara en un contrato de viaje combinado —que incluye también el alojamiento— celebrado con un tercero.

40 Con carácter preliminar, ha de señalarse que el artículo 5, punto 1, del Reglamento n.º 44/2001 disponía que las personas domiciliadas en un Estado miembro podrán ser demandadas en otro Estado miembro, en materia contractual, ante el tribunal del lugar en el que hubiera sido o debiera ser cumplida la obligación que sirva de base a la demanda.

41 De la jurisprudencia del Tribunal de Justicia resulta que el concepto de «materia contractual» debe ser interpretado de manera autónoma para garantizar su aplicación uniforme en todos los Estados miembros (véanse, en este sentido, la sentencia de 7 de marzo de 2018, flightright y otros, C-274/16, C-447/16 y C-448/16, EU:C:2018:160, apartado 58 y jurisprudencia citada).

42 El Tribunal de Justicia ya ha juzgado al respecto que la celebración de un contrato no es un requisito para la aplicación del artículo 5, punto 1, del Reglamento n.º 44/2001 (véase la sentencia de 21 de abril de 2016, Austro-Mechana, C-572/14, EU:C:2016:286, apartado 34 y jurisprudencia citada).

43 Si bien el artículo 5, punto 1, del Reglamento n.º 44/2001 no exige la celebración de un contrato, según reiterada jurisprudencia, para que este se aplique, resulta indispensable identificar una obligación, dado que la competencia de órgano jurisdiccional nacional en virtud de esta disposición se determina en función del lugar en el que hubiere sido o debiere ser cumplida la obligación que sirva de base a la demanda. Así, el concepto de «materia contractual», en el sentido de la citada disposición, no puede ser entendido como referido a una situación en la que no existe ningún compromiso libremente asumido por una parte frente a la otra (sentencia de 14 de marzo de 2013, Česká spořitelna, C-419/11, EU:C:2013:165, apartado 46 y jurisprudencia citada).

44 De ello se infiere que la norma de competencia especial en materia contractual que establece el artículo 5, punto 1, del Reglamento n.º 44/2001 se basa en la causa de la acción y no en la identidad de las partes (véase, en este sentido, la sentencia de 7 de marzo de 2018, flightright y otros, C-274/16, C-447/16 y C-448/16, EU:C:2018:160, apartado 61 y jurisprudencia citada).

45 Así pues, en este caso procede examinar, a la luz de la jurisprudencia recordada en el apartado 43 de la presente sentencia, si puede considerarse que un transportista aéreo, que no ha celebrado un contrato de transporte con un pasajero y ha operado un vuelo previsto en un contrato de viaje combinado celebrado por un tercero, cumple una obligación libremente consentida respecto a otra parte y en la que se funda la acción del demandante.

46 En primer lugar, ha de considerarse que un transportista aéreo, como el del litigio principal, puede ser calificado como «transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo», conforme al artículo 2, letra b), del Reglamento n.º 261/2004, dado que realizó un vuelo en nombre de una persona, jurídica o física, que celebró un contrato con el pasajero afectado, en este caso la agencia de viajes.

47 En segundo lugar, del artículo 3, apartado 5, segunda frase, del Reglamento n.º 261/2004 resulta que, cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que no tenga contrato con el pasajero dé cumplimiento a obligaciones en virtud de dicho Reglamento, se considerará que lo hace en nombre de la persona que tiene un contrato con el pasajero (auto de 13 de febrero de 2020, flightright, C-606/19, EU:C:2020:101, apartado 34).

48 Así pues, debe considerarse que dicho transportista cumple obligaciones libremente consentidas con respecto a quien contrata con los pasajeros afectados. Estas obligaciones nacen del contrato de viaje combinado que el pasajero celebró con la agencia de viajes (véase, en este sentido, la sentencia de 7 de marzo de 2018, flightright y otros, C-274/16, C-447/16 y C-448/16, EU:C:2018:160, apartado 63).

49 Por consiguiente, deberá considerarse interpuesta en materia contractual, con arreglo al artículo 5, punto 1, del Reglamento n.º 44/2001, la demanda formulada por el pasajero afectado contra el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo con objeto de obtener una compensación por el gran retraso del vuelo.

50 La circunstancia de que un contrato de transporte aéreo forme parte de un viaje combinado, en el sentido del artículo 2, punto 1, de la Directiva 90/314, que incluye el alojamiento, no puede desvirtuar esta apreciación.

51 En efecto, tal circunstancia no modifica ni la naturaleza contractual de las obligaciones jurídicas que invoca el pasajero ni la causa de su acción, que, por tanto, puede interponerse ante uno u otro órgano jurisdiccional del lugar de ejecución de las obligaciones contractuales (véase, en este sentido, la sentencia de 7 de marzo de 2018, flightright y otros, C-274/16, C-447/16 y C-448/16, EU:C:2018:160, apartados 68 y 69, y auto de 13 de febrero de 2020, flightright, C-606/19, EU:C:2020:101, apartados 26 y 27).

52 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la primera cuestión prejudicial que el artículo 5, punto 1, del Reglamento n.º 44/2001 debe interpretarse en el sentido de que una demanda de indemnización interpuesta en virtud del Reglamento n.º 261/2004 por un pasajero contra el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo está comprendida en el concepto de «materia contractual», en el sentido de dicha disposición, aun cuando no se haya celebrado ningún contrato entre tales partes y el vuelo operado por ese transportista aéreo hubiera sido estipulado en un contrato de viaje combinado —que comprende también el alojamiento— celebrado con un tercero.

Sobre la segunda cuestión prejudicial

53 Mediante su segunda cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si los artículos 15 a 17 del Reglamento n.º 44/2001 deben interpretarse en el sentido de que una demanda de indemnización interpuesta por un pasajero contra el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo,

con el que dicho pasajero no ha celebrado un contrato, está comprendida en el ámbito de aplicación de estos artículos, relativos a la competencia especial en materia de contratos celebrados por los consumidores.

54 Con carácter preliminar, ha de recordarse que las reglas de competencia mencionadas en el capítulo II, sección 4, del Reglamento n.º 44/2001, que comprende los artículos 15 a 17, permiten que el consumidor elija entre ejercitar la acción ante los tribunales del lugar donde tenga su domicilio o ante aquellos del Estado miembro en el que esté domiciliada la otra parte contratante.

55 Estas reglas constituyen una excepción tanto a la regla general de competencia establecida en el artículo 2, apartado 1, de dicho Reglamento, que atribuye la competencia a los órganos jurisdiccionales del Estado miembro en cuyo territorio esté domiciliado el demandado, como a la regla de competencia especial en materia contractual, contenida en el artículo 5, punto 1, del mismo Reglamento. Así, las reglas que figuran en la sección 4 han de ser necesariamente objeto de una interpretación estricta (véase, en este sentido, la sentencia de 14 de marzo de 2013, Česká spořitelna, C-419/11, EU:C:2013:165, apartado 26 y jurisprudencia citada).

56 La competencia judicial es determinada por esa sección 4 cuando se cumplen los tres requisitos establecidos en el artículo 15, apartado 1, del Reglamento n.º 44/2001, a saber, en primer lugar, que una parte contractual tenga la condición de consumidor que actúa en un contexto que puede considerarse ajeno a su actividad profesional; en segundo lugar, que el contrato entre dicho consumidor y un profesional haya sido efectivamente celebrado, y, en tercer lugar, que ese contrato pertenezca a una de las categorías incluidas en el apartado 1, letras a) a c), del referido artículo 15. Estos requisitos deben cumplirse de manera cumulativa, de modo que, si no se da alguno de los tres, no cabe determinar la competencia según las normas en materia de contratos celebrados por los consumidores (véase, en este sentido, la sentencia de 28 de enero de 2015, Kolassa, C-375/13, EU:C:2015:37, apartado 23 y jurisprudencia citada).

57 En el presente asunto, lo que el órgano jurisdiccional remitente pregunta es si puede considerarse que los tres requisitos que se mencionan en el apartado anterior concurren en la relación jurídica entre un pasajero y el transportista aéreo cuando estos no han concluido un contrato entre ellos.

58 Sobre este particular, ha de señalarse, en primer lugar, que, a diferencia de los requisitos exigidos para la aplicación de las reglas de competencia especial que se derivan del artículo 5, punto 1, del Reglamento n.º 44/2001, para la aplicación de las reglas de competencia que resultan del capítulo II, sección 4, de dicho Reglamento es determinante que las partes del litigio sean también las partes del contrato.

59 En efecto, como pusieron de relieve el Abogado General, en el punto 48 de sus conclusiones, y el Gobierno checo, en sus observaciones escritas, los artículos de la mencionada sección 4 hacen referencia al «contrato celebrado por […] el consumidor», al «cocontratante del consumidor», a «la otra parte contratante» del contrato celebrado con el consumidor o incluso a los acuerdos atributivos de competencia celebrados «entre un consumidor y su cocontratante».

60 Estas referencias abogan por una interpretación según la cual, a efectos de la aplicación de la misma sección 4, la demanda formulada por un consumidor debe estar dirigida contra su cocontratante.

61 Así, el Tribunal de Justicia ha declarado que las reglas sobre competencia establecidas en materia de contratos celebrados por los consumidores en el artículo 16, apartado 1, del Reglamento n.º 44/2001 se aplican, con arreglo al tenor de este artículo, solo a la acción interpuesta por el consumidor contra la otra parte contratante, lo que implica necesariamente la conclusión de un contrato por parte del consumidor con el profesional demandado (sentencia de 25 de enero de 2018, Schrems, C-498/16, EU:C:2018:37, apartado 45 y jurisprudencia citada).

62 En segundo lugar, una interpretación según la cual las reglas de competencia en materia de contratos celebrados por los consumidores, establecidas en el capítulo II, sección 4, del Reglamento n.º 44/2001, no se aplican en una situación en la que no existe un contrato entre el consumidor y el profesional es conforme con el objetivo, expuesto en el considerando 11 de dicho Reglamento, de garantizar un alto grado de previsibilidad en cuanto a la atribución de competencia.

63 En efecto, como indicó el Abogado General en el punto 57 de sus conclusiones, la posibilidad de que el consumidor demande al profesional ante el tribunal en cuya demarcación se encuentra el domicilio de dicho consumidor queda compensada por la exigencia de que exista un contrato entre ellos, del que se deriva esa previsibilidad para el demandado.

64 Ciertamente, el Tribunal de Justicia ha señalado que el concepto de «otra parte contratante» utilizado en el artículo 16, apartado 1, del Reglamento n.º 44/2001 debe interpretarse en el sentido de que designa igualmente al cocontratante del operador con el que el consumidor haya celebrado dicho contrato (sentencia de 14 de noviembre de 2013, Maletic, C-478/12, EU:C:2013:735, apartado 32). No obstante, esta interpretación se basa en circunstancias concretas en las que el consumidor estaba de antemano vinculado contractualmente, de modo indisociable, a dos cocontratantes (sentencia de 28 de enero de 2015, Kolassa, C-375/13, EU:C:2015:37, apartado 33).

65 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la segunda cuestión prejudicial que los artículos 15 a 17 del Reglamento n.º 44/2001 deben interpretarse en el sentido de que una demanda de indemnización interpuesta por un pasajero contra el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, con el que ese pasajero no ha celebrado un contrato, no está comprendida en el ámbito de aplicación de dichos artículos, relativos a la competencia especial en materia de contratos celebrados por los consumidores.

Costas

66 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, 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:

1) **El Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91, debe interpretarse en el sentido de que un pasajero de un vuelo que haya sido retrasado tres o más horas puede interponer una demanda de indemnización con arreglo a los artículos 6 y 7 de dicho Reglamento contra el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, aun cuando ese pasajero y ese transportista aéreo no hayan celebrado un contrato entre ellos y el vuelo en cuestión forme parte de un viaje combinado comprendido en el ámbito de aplicación de la Directiva 90/314/CEE del Consejo, de 13 de junio de 1990, relativa a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados.**

2) **El artículo 5, punto 1, del Reglamento (CE) n.º 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, debe interpretarse en el sentido de que una demanda de indemnización interpuesta en virtud del Reglamento n.º 261/2004 por un pasajero contra el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo está comprendida en el concepto de «materia contractual», en el sentido de dicha disposición, aun cuando no se haya celebrado**

ningún contrato entre tales partes y el vuelo operado por ese transportista aéreo hubiera sido estipulado en un contrato de viaje combinado —que comprende también el alojamiento— celebrado con un tercero.

3) **Los artículos 15 a 17 del Reglamento n.º 44/2001 deben interpretarse en el sentido de que una demanda de indemnización interpuesta por un pasajero contra el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, con el que ese pasajero no ha celebrado un contrato, no está comprendida en el ámbito de aplicación de dichos artículos, relativos a la competencia especial en materia de contratos celebrados por los consumidores.**

Firmas