Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Novena)

de 11 de julio de 2019 *

«Procedimiento prejudicial — Transporte — 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 — Reglamento (CE) n.º 261/2004 — Artículo 5, apartado 1, letra c) — Artículo 7, apartado 1 — Derecho a compensación — Vuelo con conexión directa — Vuelo compuesto por dos vuelos operados por transportistas aéreos diferentes — Gran retraso sufrido en el segundo vuelo, que tiene sus puntos de salida y de llegada fuera de la Unión Europea y que es operado por un transportista con domicilio en un tercer país»

En el asunto C-502/18,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Městský soud v Praze (Tribunal Municipal de Praga, República Checa), mediante resolución de 17 de mayo de 2018, recibida en el Tribunal de Justicia el 30 de julio de 2018, en el procedimiento entre

CS y otros,

y

České aerolinie a.s.,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Novena),

integrado por la Sra. K. Jürimäe, Presidenta de Sala, y los Sres. D. Šváby (Ponente) y S. Rodin, Jueces;

Abogado General: Sr. P. Pikamäe;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

– en nombre de CS y otros, por el Sr. R. Jehne, advokát;

– en nombre de České aerolinie a.s., por el Sr. J. Horník, advokát;

– en nombre del Gobierno italiano, por la Sra. G. Palmieri, en calidad de agente, asistida por el Sr. P. Garofoli, avvocato dello Stato;

– en nombre de la Comisión Europea, por las Sras. P. Němečková y N. Yerrell, en calidad de agentes;

* Lengua de procedimiento: checo.

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oído el Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 3, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91 (DO 2004, L 46, p. 1).

2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre CS y otros (en lo sucesivo, «pasajeros de que se trata») y České aerolinie a.s., transportista aéreo, en relación con la negativa de este a compensar a esos pasajeros cuyo vuelo con conexión directa sufrió un gran retraso en la llegada.

Marco jurídico

3 El artículo 2, letras b) y c), del Reglamento n.º 261/2004 dispone:

«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;

c) transportista comunitario, todo transportista aéreo que posea una licencia de explotación válida expedida por un Estado miembro de conformidad con las disposiciones del Reglamento (CEE) n.º 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas [(DO 1992, L 240, p. 1)]».

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

«1. El presente Reglamento será aplicable:

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

[…]

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.»

5 El artículo 5, apartado 1, letra c), del citado Reglamento dispone:

«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.»

6 El artículo 7, apartado 1, de ese mismo Reglamento es del siguiente tenor:

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

[…]

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

[…]»

7 El artículo 13 del Reglamento n.º 261/2004 establece:

«Cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo abone una compensación o dé cumplimiento a las demás obligaciones que le impone el presente Reglamento, no podrá interpretarse que las disposiciones de este último limitan su derecho a reclamar una compensación a cualquier otra persona, incluidos terceros, de conformidad con la legislación aplicable. En especial, este Reglamento no limita en ningún modo el derecho del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo de tratar de lograr que un operador turístico u otra persona con quien el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo tiene un contrato le reembolse. Asimismo, ninguna disposición del presente Reglamento podrá interpretarse como una restricción al derecho del operador turístico o de un tercero, no pasajero, con quien el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo tenga un contrato, de solicitar de este último el reembolso o una compensación con arreglo a la legislación aplicable en la materia.»

Litigio principal y cuestión prejudicial

8 Los pasajeros de que se trata, en un total de once, efectuaron cada uno de ellos en la compañía České aerolinie una reserva para un vuelo que enlazaba Praga (República Checa) con Bangkok (Tailandia) con escala en Abu Dabi (Emiratos Árabes Unidos).

9 El primer vuelo de ese vuelo con conexión directa, operado por České aerolinie y que unía Praga con Abu Dabi, fue efectuado con arreglo al plan de vuelo y llegó puntual a su destino. Por el contrario, el segundo vuelo, operado en el marco de un acuerdo de código compartido por Etihad Airways, que no es un «transportista aéreo comunitario» en el sentido del artículo 2, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, y que enlazaba Abu Dabi y Bangkok, sufrió un retraso en la llegada de 488 minutos.

10 Ante la negativa de České aerolinie a abonarles la compensación prevista en el artículo 7, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, los pasajeros de que se trata presentaron ante el juez checo competente en primera instancia una demanda dirigida contra ese transportista. Dicho órgano jurisdiccional estimó su pretensión de compensación al considerar, entre otras cosas, que, aunque no había efectuado el vuelo que tuvo el gran retraso, České aerolinie podía ser obligado a abonar dicha compensación en aplicación del artículo 3, apartado 5, última frase, del Reglamento n.º 261/2004.

11 Esa resolución fue confirmada en apelación por el órgano jurisdiccional remitente, el Městský soud v Praze (Tribunal Municipal de Praga, República Checa). En su resolución de 26 de abril de 2016, declaró entre otras cosas que no resultaba necesario plantear al Tribunal de Justicia una petición de decisión prejudicial con arreglo al artículo 267 TFUE, ya que la interpretación del artículo 3, apartado 5, del Reglamento n.º 261/2004 podía deducirse claramente del tenor de ese Reglamento y de la sentencia de 26 de febrero de 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106). A este respecto, el órgano jurisdiccional remitente consideró que de esa disposición se desprende que České aerolinie era directamente responsable ante los pasajeros por el perjuicio que habían sufrido debido al retraso en la parte del vuelo con conexión directa efectuada por Etihad Airways, toda vez que el elemento constitutivo del concepto jurídico de representación es el hecho de que los actos del comisionista se atribuyen directamente al comitente. Además, según el órgano jurisdiccional remitente, esa interpretación del citado Reglamento era también completamente adecuada a la situación de hecho de la que conocía y era equitativa, ya que la responsabilidad del transportista contractual tiene su origen en el contrato y el transportista no puede eximirse de ella alegando que la parte del vuelo que ocasionó el retraso la efectuaba otra persona, al ser esa situación análoga a cualquier otra subcontratación.

12 No obstante, esa resolución fue anulada por el Ústavní soud (Tribunal Constitucional, República Checa), mediante resolución de 31 de octubre de 2017. En su resolución, el Ústavní soud (Tribunal Constitucional) ordenó al órgano jurisdiccional remitente que examinara las alegaciones de České aerolinie mediante las que hacía referencia a una sentencia del Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Alemania) con la que ese órgano jurisdiccional había declarado, en un contexto similar, que no había lugar a la responsabilidad del transportista contractual, por no ser este el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo.

13 Al conocer del asunto tras serle devuelto por el Ústavní soud (Tribunal Constitucional), el órgano jurisdiccional remitente constata que el recurso de compensación de los pasajeros de que se trata solo puede prosperar si el transportista contractual, en el presente asunto České aerolinie, puede ser considerado responsable del gran retraso en la llegada del vuelo operado fuera de la Unión Europea por un transportista aéreo domiciliado también fuera de la Unión, a saber, Etihad Airways. En favor de esta interpretación aboga la exigencia de un elevado nivel de protección de los pasajeros, sobre todo cuando se trata, como en el presente asunto, de un vuelo con conexión directa del que una parte del vuelo es realizada fuera de la Unión por un transportista aéreo no comunitario, lo que implica que no se aplica el Reglamento n.º 261/2004. Por el contrario, se opone a esta interpretación el hecho de que ese Reglamento establece que quien debe abonar la compensación prevista en su artículo 7, apartado 1, letra c), es el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, extremo confirmado por la jurisprudencia del Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal).

14 En esas circunstancias, el Městský soud v Praze (Tribunal Municipal de Praga) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Está obligado un transportista comunitario a pagar una compensación a los pasajeros en virtud del artículo 3, apartado 5, segunda frase, del [Reglamento n.º 261/2004] cuando este transportista comunitario, como transportista contractual, ha operado el primer tramo de un vuelo con escala en un aeropuerto de un país que no es un Estado miembro, a partir del cual, en virtud de un acuerdo de código compartido […], un transportista no comunitario ha operado el segundo tramo del vuelo y se ha producido un retraso de más de tres horas en la llegada al destino final, retraso generado exclusivamente durante el segundo tramo del vuelo?»

Sobre la cuestión prejudicial

15 Mediante su cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el artículo 3, apartado 5, de este, deben interpretarse en el sentido de que, en el marco 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 y con destino en un aeropuerto situado en un tercer país, con escala en el aeropuerto de otro tercer país, 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, en el marco de un acuerdo de código compartido, por un transportista con domicilio en un tercer país, puede dirigir su recurso de compensación con arreglo a ese Reglamento contra el transportista aéreo comunitario que ha efectuado el primer vuelo.

16 Con carácter preliminar, procede recordar, por un lado, que un vuelo con una o más conexiones directas que ha sido objeto de una reserva única forma una unidad a efectos del derecho a compensación de los pasajeros previsto por el Reglamento n.º 261/2004 (véase, en ese sentido, la sentencia de 31 de mayo de 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, apartados 18 y 19 y jurisprudencia citada), lo que implica que la aplicabilidad del Reglamento n.º 261/2004 se aprecie teniendo en cuenta el lugar de salida inicial y el destino final de aquel (véase, en ese sentido, la sentencia de 31 de mayo de 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, apartado 25).

17 En virtud del artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 261/2004, este se aplicará, entre otros, a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado.

18 Un vuelo con conexión directa como el controvertido en el litigio principal, que une Praga con Bangkok con escala en Abu Dabi, que ha sido efectuado con salida de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro, está, por tanto, comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 261/2004.

19 Por otro lado, el Tribunal de Justicia ha declarado que los pasajeros de vuelos que han sido retrasados deben considerarse titulares del derecho a compensación previsto en el artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el artículo 7, apartado 1, de ese Reglamento, en el supuesto en que sufran, a la llegada a su destino final, una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas (véanse, en ese 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, y de 23 de octubre de 2012, Nelson y otros, C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657, apartado 38).

20 Por lo que respecta al obligado al pago de la compensación debida en caso de gran retraso a la llegada de un vuelo con conexión directa, como el controvertido en el litigio principal, del tenor del artículo 5, apartados 1, letra c), y 3, del Reglamento n.º 261/2004 se desprende que solo puede tratarse del «transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo», en el sentido del artículo 2, letra b), de ese Reglamento.

21 Por tanto, procede determinar si, en una situación como la del litigio principal, un transportista aéreo como České aerolinie reviste dicha calificación.

22 En virtud del artículo 2, letra b), del Reglamento n.º 261/2004, 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».

23 De ese modo, 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 un contrato celebrado con un pasajero (sentencia de 4 de julio de 2018, Wirth y otros, C-532/17, EU:C:2018:527, apartado 18).

24 En el presente asunto, y como se desprende de la resolución de remisión, ha quedado acreditado que České aerolinie ha realizado efectivamente un vuelo en el marco del contrato de transporte celebrado con los pasajeros de que se trata.

25 En consecuencia, České aerolinie debe calificarse como «transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo» y, por tanto, está obligado, sin perjuicio del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, al pago de la compensación prevista en los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, de ese Reglamento.

26 Esta consideración no puede quedar en entredicho por el hecho, alegado por České aerolinie en sus observaciones escritas, de que el retraso que sufrieron los pasajeros de que se trata en el litigio principal no tiene su origen en el primer vuelo del vuelo con conexión directa realizado por ese transportista, sino en el segundo vuelo de ese vuelo con conexión directa, efectuado por otro transportista aéreo.

27 A este respecto, procede señalar, en primer lugar, que, como se desprende de la jurisprudencia citada en el apartado 16 de la presente sentencia, los vuelos con una o más conexiones directas que dan lugar a una reserva única deben entenderse como una unidad, lo que implica que, en el marco de esos vuelos, un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que ha efectuado el primer vuelo no puede escudarse en la mala ejecución de un vuelo posterior operado por otro transportista aéreo.

28 A continuación, el artículo 3, apartado 5, segunda frase, del Reglamento n.º 261/2004 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.

29 De ese modo, en una situación como la del litigio principal, en la que, en el marco de un vuelo con conexión directa compuesto de dos vuelos que dieron lugar a una reserva única, el segundo vuelo es realizado, en virtud de un acuerdo de código compartido, por un transportista aéreo distinto del transportista aéreo que celebró el contrato de transporte con los pasajeros de que se trata y que efectuó el primer vuelo, este último transportista continúa contractualmente vinculado a los pasajeros, incluso en el marco de la ejecución del segundo vuelo.

30 Además, el objetivo de garantizar un nivel elevado de protección de los pasajeros, enunciado en el considerando 1 del Reglamento n.º 261/2004, sirve también para corroborar la conclusión de que, en el supuesto de un vuelo con conexión directa que dio lugar a una reserva única y que fue realizado en el marco de un acuerdo de código compartido, el transportista aéreo que ha realizado el primer vuelo está obligado a abonar la compensación incluso en caso de retraso sufrido durante el segundo vuelo realizado por otro transportista aéreo. En efecto, esa solución permite garantizar que los pasajeros transportados serán compensados por el transportista aéreo que celebró el contrato de transporte con ellos, sin tener que tomar en consideración los acuerdos a que haya llegado ese transportista para la realización de la segunda parte del vuelo con conexión directa.

31 Por último, procede recordar que, en virtud del 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, a cualquier persona, terceros incluidos, que haya provocado que dicho transportista incumpliera sus obligaciones (sentencia de 11 de mayo de 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, apartado 29 y jurisprudencia citada).

32 En consecuencia, y de forma especial en el supuesto de un vuelo con conexión directa que dio lugar a una reserva única y que fue realizado en el marco de un acuerdo de código compartido, corresponderá, en su caso, al transportista aéreo que ha debido abonar la compensación prevista por el Reglamento n.º 261/2004 por el gran retraso que afectó a la parte del vuelo que no efectuó él mismo dirigirse contra el transportista aéreo al que incumbe la responsabilidad de ese retraso con el fin de obtener la compensación de esa carga económica.

33 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la cuestión prejudicial planteada que los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el artículo 3, apartado 5, de este, deben interpretarse en el sentido de que, en el marco de un vuelo con conexión directa, compuesto por dos vuelos y que dio lugar a una reserva única, con salida de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro y con destino en un aeropuerto situado en un tercer país, con escala en el aeropuerto de otro tercer país, 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, en el marco de un acuerdo de código compartido, por un transportista con domicilio en un tercer país, puede dirigir su recurso de compensación con arreglo a ese Reglamento contra el transportista aéreo comunitario que efectuó el primer vuelo.

Costas

34 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 Novena) declara:

Los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91, en relación con el artículo 3, apartado 5, de este, deben interpretarse en el sentido de que, en el marco de un vuelo con conexión directa, compuesto por dos vuelos y que dio lugar a una reserva única, con salida de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro y con destino en un aeropuerto situado en un tercer país, con escala en el aeropuerto de otro

tercer país, 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, en el marco de un acuerdo de código compartido, por un transportista con domicilio en un tercer país, puede dirigir su recurso de compensación con arreglo a ese Reglamento contra el transportista aéreo comunitario que efectuó el primer vuelo.

Firmas