Recopilación de la Jurisprudencia

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL
SR. YVES BOT
presentadas el 15 de mayo de 2012 [1]

Asuntos acumulados C-581/10 y 629/10

Emeka Nelson,
Bill Chinazo Nelson,
Brian Cheimezie Nelson (asunto C-581/10)
contra
Deutsche Lufthansa AG
[Petición de decisión prejudicial
planteada por el Amtsgericht Köln (Alemania)]
y
TUI Travel plc,
British Airways plc,
easyJet Airline Co. Ltd,
International Air Transport Association,
The Queen (asunto C-629/10)
contra
Civil Aviation Authority
[Petición de decisión prejudicial
planteada por la High Court of Justice (England & Wales),

Queen's Bench Division (Administrative Court) (Reino Unido)]

«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 — Derecho a compensación en caso de retraso del vuelo — Compatibilidad de este derecho con el Convenio de Montreal»

1. Los presentes asuntos tienen por objeto la interpretación y la validez de los artículos 5, 6 y 7 del Reglamento (CE) nº 261/2004. [2]

2. Mediante las cuestiones que plantean al Tribunal de Justicia el Amtsgericht Köln (Alemania) y la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Reino Unido), desean realmente averiguar si el Tribunal de Justicia confirma la interpretación que hizo de estas disposiciones en su sentencia de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros, [3] conforme a la cual los pasajeros de los vuelos retrasados pueden ser asimilados a los pasajeros de vuelos cancelados a efectos de la aplicación del derecho a compensación y, de esta forma, pueden invocar el derecho a

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) nº 295/91 (DO L 46, p. 1).

3 — C-402/07 y C-432/07, Rec. p. I-10923.

compensación previsto en el artículo 7 del Reglamento nº 261/2004 cuando soportan, debido al retraso del vuelo, una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas, es decir, cuando llegan al destino final tres o más horas después de la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo. [4]

3. En estas conclusiones, propondré al Tribunal de Justicia que confirme esta interpretación y declare que los artículos 5, 6 y 7 del citado Reglamento son compatibles con el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, firmado en Montreal el 9 de diciembre de 1999, [5] y con los principios de proporcionalidad y de seguridad jurídica.

I. Marco jurídico

A. *Normativa internacional*

4. El Convenio de Montreal fue aprobado en nombre de la Comunidad Europea mediante la Decisión 2001/539/CE [6] y entró en vigor, en lo que se refiere a la Unión Europea, el 28 de junio de 2004.

5. El artículo 19 del Convenio de Montreal dispone que el transportista aéreo será responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga. Sin embargo, el transportista no es responsable del daño ocasionado por retraso si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y a otros, adoptar dichas medidas.

6. El artículo 29 del Convenio de Montreal dispone:

«En el transporte de pasajeros, de equipaje y de carga, toda acción de indemnización de daños, sea que se funde en el presente Convenio, en un contrato o en un acto ilícito, sea en cualquier otra causa, solamente podrá iniciarse con sujeción a condiciones y a límites de responsabilidad como los previstos en el presente Convenio, sin que ello afecte a la cuestión de qué personas pueden iniciar las acciones y cuáles son sus respectivos derechos. En ninguna de dichas acciones se otorgará una indemnización punitiva, ejemplar o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria.»

B. *Normativa de la Unión*

7. El primer considerando del Reglamento nº 261/2004 señala que 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.

8. El décimo cuarto considerando de este Reglamento establece que las obligaciones de los transportistas aéreos encargados de efectuar un vuelo se deben limitar o excluir cuando un suceso haya sido causado por circunstancias extraordinarias que no hubieran podido evitarse incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables. Dichas circunstancias pueden producirse, en particular, en casos de inestabilidad política, condiciones meteorológicas incompatibles con la realización del vuelo, riesgos para la seguridad, deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo y huelgas que afecten a las operaciones de un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo.

4 — Apartado 69.

5 — En lo sucesivo, «Convenio de Montreal».

6 — Decisión del Consejo, de 5 de abril de 2001, sobre la celebración por la Comunidad Europea del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Convenio de Montreal) (DO L 194, p. 38).

9. Según el considerando décimo quinto de dicho Reglamento, debe considerarse que concurren circunstancias extraordinarias cuando las repercusiones de una decisión de gestión del tráfico aéreo, en relación con una aeronave determinada y en una fecha determinada, den lugar a un considerable retraso, a un retraso de un día para otro o a la cancelación de uno o más vuelos de la aeronave, aunque el transportista aéreo interesado haya hecho todo lo posible por evitar tales retrasos o cancelaciones.

10. En el artículo 5 del Reglamento nº 261/2004 se indica que:

«1. En caso de cancelación de un vuelo:

[…]

b) el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá asistencia a los pasajeros afectados conforme a la letra a) del apartado 1 y el apartado 2 del artículo 9 así como, en caso de que se les ofrezca un transporte alternativo cuando la salida prevista del nuevo vuelo sea como mínimo al día siguiente de la salida programada del vuelo cancelado, la asistencia especificada en las letras b) y c) del apartado 1 del artículo 9, y

c) los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7 […]

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.

[…]»

11. En el artículo 6 de dicho Reglamento se dispone que:

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

a) de dos horas o más en el caso de todos los vuelos de 1.500 kilómetros o menos, o

b) de tres horas o más en el caso de todos los vuelos intracomunitarios de más de 1.500 kilómetros y de todos los demás vuelos de entre 1.500 y 3.500 kilómetros, o

c) de cuatro horas o más en el caso de todos los vuelos no comprendidos en las letras a) o b),

el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá a los pasajeros la asistencia especificada en:

i) la letra a) del apartado 1 y el apartado 2 del artículo 9, y

ii) las letras b) y c) del apartado 1 del artículo 9 cuando la hora de salida prevista sea como mínimo al día siguiente a la hora previamente anunciada, y

iii) la letra a) del apartado 1 del artículo 8 cuando el retraso es de cinco horas como mínimo.

2. En cualquier caso, se ofrecerá la asistencia dentro de los límites de tiempo establecidos más arriba con respecto a cada tramo de distancias.»

12. El artículo 7 del Reglamento nº 261/2004, que lleva el título de «Derecho a compensación», dispone, en su apartado 1, una compensación a tanto alzado en función de la distancia del vuelo de que se trate. Así, en virtud de esta disposición, los pasajeros perciben una compensación cuya cuantía se fija en 250 euros para vuelos de hasta 1.500 kilómetros; en 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 y en 600 euros para todos los vuelos no comprendidos en los dos grupos anteriores.

II. Hechos de los procedimientos principales

A. *Asunto C-581/10*

13. El Sr. Nelson realizó, para sí mismo y sus dos hijos, una reserva en el vuelo LH 565 Lagos-Fráncfort del Meno de las 22:50 horas del 27 de marzo de 2008. Hacia las dos de la mañana del 28 de marzo de 2008 dicho vuelo fue anulado como consecuencia de un problema técnico que afectaba el sistema de dirección de la rueda del morro del aparato. El Sr. Nelson y sus dos hijos fueron alojados en un hotel. El 28 de marzo de 2008 a las 16:00 horas los demandantes fueron recogidos y trasladados al aeropuerto, pues su avión había sido sustituido por otro avión procedente de Fráncfort del Meno (Alemania). El vuelo Lagos-Fráncfort del Meno despegó finalmente el 29 de marzo de 2008 a la 1 de la madrugada. El tribunal remitente precisa que este vuelo tenía el mismo número de vuelo, en concreto, LH 565, y se realizó esencialmente para los mismos pasajeros que habían reservado el vuelo del 27 de marzo de 2008. El avión aterrizó en Fráncfort del Meno a las 07:10 horas, con más de 24 horas de retraso sobre el horario previsto inicialmente.

14. El Sr. Nelson considera que este retraso le confiere a él y a sus dos hijos, el derecho a percibir la compensación prevista en el artículo 7, apartado 1, del Reglamento nº 261/2004. Por tanto, interpuso una demanda ante el Amtsgericht Köln con objeto de que se condenara a la compañía aérea Deutsche Lufthansa AG al pago, a cada uno de ellos, de la cantidad de 600 euros con arreglo a los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, de dicho Reglamento.

15. Deutsche Lufthansa AG considera que, puesto que el vuelo se llevó a cabo, no puede ser calificado de «cancelado» en el sentido del Reglamento nº 261/2004. En su opinión se trata, por tanto, de un vuelo retrasado, para el que el Reglamento no prevé compensación.

16. Dado que se esperaba la sentencia que debía recaer en los asuntos acumulados que dieron lugar a la sentencia Sturgeon y otros, antes citada, el tribunal remitente suspendió el procedimiento. Éste se retomó una vez fue dictada dicha sentencia. No obstante, el tribunal remitente sigue teniendo dudas respecto a la compatibilidad del artículo 7 del Reglamento nº 261/2004, tal como ha sido interpretado por el Tribunal de Justicia en dicha sentencia, con el Convenio de Montreal. Por tanto, decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia una serie de cuestiones prejudiciales.

B. *Asunto C-629/10*

17. En el asunto principal se enfrentan TUI Travel plc (en lo sucesivo, «TUI Travel»), British Airways plc, easyJet Airline Co. Ltd y la International Air Transport Association (Asociación Internacional de Transporte Aéreo; en lo sucesivo «IATA»), por una parte, y la Civil Aviation Authority (Autoridad de Aviación Civil; en lo sucesivo, «CAA»).

18. TUI Travel posee siete compañías aéreas, con base en varios Estados miembros. Estas compañías realizan fundamentalmente vuelos chárter por cuenta de TUI Travel, cuya actividad principal consiste en organizar viajes y circuitos turísticos. La IATA es un organismo comercial internacional que agrupa a unas 230 compañías aéreas que representan, por su parte, el 93 % del tráfico internacional regular.

19. El procedimiento principal se inició a raíz de una solicitud presentada por las demandantes en el procedimiento principal a la CAA para que confirmara que ésta última no interpretaría el Reglamento nº 261/2004 en el sentido de que impone una obligación para las compañías aéreas de compensar a los pasajeros en caso de retraso. La CAA se negó a confirmar tal interpretación e indicó que estaba vinculada a la sentencia Sturgeon y otros, antes citada. Entonces, las demandantes sometieron el asunto a la High Court of Justice (Chancery Division), High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), que resolvió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia una serie de cuestiones prejudiciales.

20. Mediante auto del Presidente del Tribunal de Justicia de 30 de noviembre de 2011, se resolvió acumular los asuntos C-581/10 y C-629/10 a efectos de la fase oral y de la sentencia.

III. Cuestiones prejudiciales

A. *Asunto C-581/10*

21. El Amtsgericht Köln plantea las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Constituye el derecho a compensación previsto en el artículo 7 del Reglamento nº 261/2004 una indemnización no compensatoria en el sentido del artículo 29, segunda frase, del [Convenio de Montreal]?

2) ¿Qué relación guarda el derecho de compensación contemplado en el artículo 7 del Reglamento nº 261/2004, que asiste, con arreglo a la sentencia [Sturgeon y otros, antes citada], a los pasajeros que no alcancen su destino final tres horas o más después de la hora de llegada prevista inicialmente, con el derecho a la indemnización del daño causado por un retraso, previsto en el artículo 19 del Convenio de Montreal, habida cuenta de la exclusión, que lleva a cabo el artículo 29, segunda frase, de este mismo Convenio, de la indemnización de cualquier naturaleza que no sea compensatoria?

3) ¿Cómo se compadece el criterio de interpretación en el que se basa la sentencia Sturgeon y otros, antes citada, que autoriza ampliar el derecho de compensación del artículo 7 del Reglamento nº 261/2004 a los supuestos de retraso, con el criterio de interpretación que el Tribunal de Justicia aplica a este mismo Reglamento en su sentencia de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA (C 344/04, Rec. p. I-403)?»

B. *Asunto C-629/10*

22. La High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) plantea al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones para que se pronuncie sobre ellas con carácter prejudicial:

«1) ¿Deben interpretarse los artículos 5 a 7 del Reglamento […] nº 261/2004 en el sentido de que exigen que se abone la compensación prevista en el artículo 7 [del mismo Reglamento] a los pasajeros cuyos vuelos sufran retraso en el sentido del artículo 6 [de dicho Reglamento] y, en ese caso, en qué circunstancias?

2) En caso de respuesta negativa a la primera cuestión, ¿carecen de validez (total o parcialmente) los artículos 5 a 7 del Reglamento […] nº 261/2004, por vulneración del principio de igualdad de trato?

3) En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión, ¿carecen de validez (total o parcialmente) los artículos 5 a 7 del Reglamento […] nº 261/2004 por a) incumplimiento del Convenio de Montreal; b) vulneración del principio de proporcionalidad o c) vulneración del principio de seguridad jurídica?

4) En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión y de respuesta negativa a la tercera cuestión, ¿qué límites deben establecerse, en su caso, a los efectos temporales de la sentencia del Tribunal de Justicia en este asunto?

5) En caso de respuesta negativa a la primera cuestión, ¿qué efectos deben atribuirse, en su caso, a la sentencia Sturgeon y otros entre el 19 de noviembre de 2009 y la fecha en que el Tribunal de Justicia dicte sentencia en el presente asunto?»

IV. Análisis

A. *Observaciones previas*

23. Dado que algunas de las cuestiones planteadas por el Amtsgericht Köln y por la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), guardan conexión, propongo al Tribunal de Justicia analizarlas de la siguiente forma.

24. En primer lugar, el Amtsgericht Köln, en su tercera cuestión, y la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), en su primera cuestión, solicitan en realidad al Tribunal de Justicia, que confirme la interpretación que hizo de los artículos 5, 6 y 7 del Reglamento nº 261/2004 en la sentencia Sturgeon y otros, antes citada.

25. A continuación, mediante su segunda cuestión, la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), pregunta si, en el supuesto de que el Tribunal de Justicia se aparte de la jurisprudencia que se desprende de la sentencia Sturgeon y otros, antes citada, los artículos 5, 6 y 7 de este Reglamento son inválidos por vulnerar el principio de igualdad de trato.

26. A continuación, las cuestiones primera y segunda del Amtsgericht Köln y la tercera de la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), se refieren fundamentalmente a la compatibilidad de los artículos 5, 6 y 7 de dicho Reglamento con el Convenio de Montreal, en la medida en que los pasajeros de un vuelo retrasado pueden reclamar la compensación prevista en el artículo 7 del Reglamento nº 261/2004 y con los principios de proporcionalidad y de seguridad jurídica.

27. Mediante su cuarta cuestión, la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), desea asimismo saber, esencialmente, si la sentencia que el Tribunal de Justicia dicte en los presentes asuntos debe tener efectos limitados en el tiempo en el supuesto de que considerara que procede interpretar los artículos 5, 6 y 7 de dicho Reglamento en el sentido de que el transportista aéreo está obligado a pagar una compensación al pasajero cuyo vuelo sufra retraso.

28. Por último, si el Tribunal de Justicia considerara que procede interpretar dichas disposiciones en el sentido de que el transportista aéreo no está obligado a abonar una compensación al pasajero cuyo vuelo sufra retraso, la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), pregunta, mediante su quinta cuestión, qué efecto debe tener la sentencia Sturgeon y otros, antes citada, entre el 19 de noviembre de 2009, día en que se dictó, y el día en que se dicte la sentencia en los presentes asuntos.

B. *Sobre las cuestiones prejudiciales*

1. Sobre el derecho del pasajero aéreo a una compensación en caso de retraso de su vuelo

29. El Tribunal de Justicia ya ha tenido ocasión de analizar si un transportista aéreo estaba obligado, en virtud de los artículos 5, 6 y 7 del Reglamento nº 261/2004, a abonar una compensación a los pasajeros cuyos vuelos sufran retraso. En su sentencia Sturgeon y otros, antes citada, declaró que estos artículos deben interpretarse en el sentido de que los pasajeros de los vuelos retrasados pueden equipararse a los pasajeros de los vuelos cancelados a los efectos de la aplicación del derecho a compensación y de que, por lo tanto, pueden invocar el derecho a compensación previsto en el artículo 7 de dicho Reglamento cuando soportan, en relación con el vuelo que sufre el retraso, una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas, es decir, cuando llegan al destino final tres o más horas después de la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo. [7]

30. No obstante, los procedimientos principales muestran la negativa de los transportistas aéreos a aplicar dicha sentencia y abonar una compensación a los pasajeros que se encuentren en tales situaciones, pues dichos transportistas consideran, por una parte, que la interpretación de los artículos 5, 6 y 7 de dicho Reglamento llevada a cabo por el Tribunal de Justicia en su sentencia Sturgeon y otros, antes citada, está en contradicción con el criterio mantenido en su sentencia IATA y ELFAA, antes citada, y, por otra parte, que el Tribunal de Justicia se ha excedido en sus competencias.

31. En esta sentencia, el Tribunal de Justicia debía pronunciarse sobre la validez de dichas disposiciones. En concreto, el tribunal remitente preguntaba si los artículos 5 y 6 del Reglamento nº 261/2004 no serían inválidos por no ser conformes con el principio de seguridad jurídica.

32. A este respecto, el Tribunal de Justicia declaró, en particular, en el apartado 76 de dicha sentencia que «si bien la exposición de motivos de un acto comunitario puede precisar el contenido del mismo, no puede ser invocada para establecer excepciones a las propias disposiciones del acto de que se trata». Continuó explicando que «ciertamente, el tenor literal [de los considerandos décimo cuarto y décimo quinto del Reglamento nº 261/2004] da a entender que, de forma general, debería eximirse al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo de todas sus obligaciones en el supuesto de que concurran circunstancias extraordinarias, y crea una cierta ambigüedad entre la intención así expresada del legislador comunitario y el propio contenido de los artículos 5 y 6 [de este] Reglamento […] que no reconocen un carácter tan general a esta eximente de responsabilidad. Sin embargo, tal ambigüedad no tiene suficiente envergadura como para hacer incoherente el dispositivo establecido en virtud de esos dos artículos, que carecen en sí mismos de toda ambigüedad.»

33. El Gobierno del Reino Unido deduce de este apartado que, según el Tribunal de Justicia, el Reglamento nº 261/2004 no impone ninguna obligación de abonar una compensación a los pasajeros cuyo vuelo ha sufrido un retraso y que el Tribunal no consideró que el décimo quinto considerando de dicho Reglamento podía ser invocado para alterar el significado de las disposiciones de dicho Reglamento. [8] De ello deduce que el Tribunal de Justicia incurrió en un error al basar su razonamiento en la sentencia Sturgeon y otros, antes citada, en este considerando y llegar a la conclusión que también puede adeudarse una compensación en caso de retraso.

34. No considero que del apartado 76 de la sentencia IATA y ELFAA pueda deducirse tal análisis y que la interpretación que hizo el Tribunal de Justicia en su sentencia Sturgeon y otros, antes citada, esté en contradicción con el criterio aplicado en la primera sentencia.

7 — Apartado 69 de dicha sentencia.

8 — Punto 35 de sus observaciones en el asunto C-581/10.

35. En efecto, procede situar este apartado en su contexto. Como hemos visto, en el asunto que dio lugar a la sentencia IATA y ELFAA, antes citada, el Tribunal de Justicia debía pronunciarse sobre la validez de los artículos 5, 6 y 7 del Reglamento nº 261/2004. Las demandantes afirmaban que dicho Reglamento prevé en sus considerandos decimocuarto y decimoquinto, de forma incoherente, que circunstancias extraordinarias pueden limitar o eximir de responsabilidad al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo en caso de cancelación o de gran retraso de los vuelos, mientras que los artículos 5 y 6 de ese Reglamento, que regulan sus obligaciones en esos supuestos, no contemplan, salvo en lo que se refiere a la obligación de indemnización, tal eximente de responsabilidad. [9]

36. En realidad, dichas demandantes se sorprendían de la inexistencia, en el cuerpo normativo del Reglamento nº 261/2004, de la exención de la obligación de asistencia y de indemnización a los pasajeros en caso de retraso de un vuelo debido a circunstancias extraordinarias. En su opinión, los considerandos décimo cuarto y décimo quinto del Reglamento indican que el transportista aéreo debe quedar exento de cualquier clase de obligación en caso de circunstancias extraordinarias no sólo cuando el vuelo se cancela, sino también cuando se retrasa. Por tanto entendían que estos considerandos, en relación con el artículo 6 de dicho Reglamento, relativo al retraso del vuelo, daban lugar a cierta ambigüedad, por lo que se vulnera el principio de seguridad jurídica. [10]

37. Basándose en este extremo, el Tribunal de Justicia consideró, en el apartado 76 de la sentencia IATA y ELFAA, antes citada, que tal ambigüedad no tiene suficiente envergadura como para hacer incoherente el dispositivo establecido en virtud de esos dos artículos, que carecen en sí mismos de toda ambigüedad. Dicho de otra forma, el Tribunal de Justicia consideró, en mi opinión, que la ambigüedad que puede nacer del tenor de los considerandos décimo cuarto y décimo quinto de este Reglamento no menoscaba el hecho, claro en el cuerpo normativo, de que la excusa de circunstancias extraordinarias no tiene carácter general y sólo rige respecto a la obligación de indemnización.

38. Por consiguiente, no creo que de este análisis pueda deducirse que la interpretación de los artículos 5, 6 y 7 de dicho Reglamento que el Tribunal de Justicia hizo en su sentencia Sturgeon y otros, antes citada, esté en contradicción con el criterio aplicado en su sentencia IATA y ELFAA, antes citada.

39. Sobre el propio principio de la compensación al pasajero aéreo cuyo vuelo ha sufrido un retraso de, al menos, tres horas, puesto que las partes en los procedimientos principales no han acreditado ningún elemento nuevo, que pudiera poner en entredicho la interpretación que hizo el Tribunal de dichas disposiciones en la sentencia Sturgeon y otros, no veo motivo para que el Tribunal de Justicia haya de apartarse de dicha interpretación.

40. En esta sentencia, el Tribunal de Justicia aplicó el método de la interpretación teleológica del Reglamento nº 261/2004. [11] La interpretación de los artículos 5, 6 y 7 del este Reglamento viene sugerida por su considerando décimo quinto y encuentra fundamento en la propia finalidad del Reglamento, consistente, recordémoslo, en garantizar un nivel elevado de protección de los pasajeros aéreos con independencia de que se les haya denegado el embarque o se haya cancelado o retrasado su vuelo, puesto que todos se ven confrontados a similares trastornos y molestias graves en relación con el transporte aéreo. [12]

9 — Véase el apartado 75 de esa sentencia.

10 — Véase, en particular, el apartado 31 de las observaciones de la European Low Fares Airline Association y los apartados 132 a 135 de las observaciones de la IATA en los asuntos que dieron lugar a la sentencia IATA y ELFAA, antes citada.

11 — Véanse los apartados 41 a 42 de dicha sentencia.

12 — Véase la sentencia Sturgeon y otros, antes citada, apartado 44.

41. En realidad, el Tribunal de Justicia llevó a cabo una interpretación *a contrario* del décimo quinto considerando del Reglamento nº 261/2004. En efecto, éste indica que «debe considerarse que concurren circunstancias extraordinarias [y, consiguientemente, exención de la obligación de abonar una compensación], cuando las repercusiones de una decisión de gestión del tránsito aéreo, en relación con una aeronave determinada y en una fecha determinada, den lugar a un gran retraso, a un retraso de un día para el otro o a la cancelación de uno o más vuelos de la aeronave». Por consiguiente, el Tribunal de Justicia dedujo de ello, en el apartado 43 de la sentencia Sturgeon y otros, antes citada, que el concepto de gran retraso también está vinculado al derecho a una compensación.

42. Por otra parte, como indicó el Tribunal de Justicia en el apartado 47 de la sentencia Sturgeon y otros, antes citada, según un principio general de interpretación, los actos comunitarios han de interpretarse, en la medida de lo posible, de tal manera que no se ponga en duda su validez. Asimismo, cuando una disposición de Derecho comunitario pueda ser objeto de varias interpretaciones, debe darse prioridad a la que permite garantizar su efecto útil.

43. Pues bien, el criterio aplicado por el Tribunal de Justicia en esta sentencia tiene por objeto no dejar en entredicho la validez de los artículos 5, 6 y 7 del Reglamento nº 261/2004 eligiendo la interpretación que permite garantizar el efecto útil de estas disposiciones. En efecto, en el apartado 52 de dicha sentencia el Tribunal de Justicia señaló que dicho Reglamento pretende reparar de una manera estandarizada e inmediata el perjuicio que se concreta en la pérdida de tiempo de los pasajeros afectados, que sólo puede repararse, habida cuenta de su irreversibilidad, mediante una compensación. De ello dedujo que los pasajeros cuyo vuelo ha sido objeto de cancelación y aquellos cuyo vuelo se ha retrasado sufren un perjuicio análogo que se materializa en una pérdida de tiempo, de tal modo que se encuentran en situaciones comparables a efectos de la aplicación del derecho a compensación previsto en el artículo 7 del dicho Reglamento. [13]

44. Por consiguiente, sería contrario al principio de igualdad de trato que estos pasajeros recibieran un trato distinto aunque están en una situación comparable. Por ello, el Tribunal de Justicia declaró, en el apartado 61 de la sentencia Sturgeon y otros, antes citada, que los pasajeros de los vuelos retrasados pueden invocar el derecho a compensación previsto en el artículo 7 del Reglamento nº 261/2004.

45. Por otra parte, el Tribunal de Justicia entendió que procede considerar que un retraso es grande y confiere derecho a tal compensación cuando los pasajeros llegan al destino final tres o más horas después de la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo. Esta interpretación del concepto de «gran retraso», contemplado en el décimo quinto considerando de dicho Reglamento también ha sido objeto de críticas, especialmente por parte de los transportistas aéreos y de la doctrina, que estiman que la fijación de tal duración es arbitraria y no encuentra base en dicho Reglamento.

46. No comparto esta opinión. En primer lugar, procede recordar que el principio general de seguridad jurídica, que constituye un principio fundamental del Derecho comunitario, exige, particularmente, que una normativa sea clara y precisa, con el fin de que los justiciables puedan conocer sin ambigüedad sus derechos y obligaciones y adoptar las medidas oportunas. [14] Trasladada a las situaciones de los pasajeros aéreos cuyo vuelo se ha retrasado y a los transportistas aéreos, equivale a afirmar que los primeros deben poder saber a partir de qué momento pueden reclamar el pago de una compensación y que los segundos deben poder saber a partir de qué momento están obligados a pagar dicha compensación. La fijación de un límite de tiempo permite evitar que los tribunales nacionales aprecien de manera diferente el concepto de gran retraso y que ello implique inseguridad jurídica. [15] Los pasajeros que hayan sufrido una pérdida de tiempo de cuatro horas podrían obtener una compensación en algunos

13 — *Ibidem*, apartado 54.

14 — Véase la sentencia IATA y ELFAA, antes citada, apartado 68 y jurisprudencia citada.

15 — Véanse, a este respecto, los puntos 88 a 90 de las conclusiones de la Abogado General Sharpston en el asunto que dio lugar a la sentencia Sturgeon y otros, antes citada.

Estados miembros y en otros no, porque algunos tribunales nacionales consideren que ese retraso es grande en el sentido del Reglamento nº 261/2004 mientras que otros no lo consideren así. Además de la inseguridad jurídica, ello daría lugar a desigualdades entre pasajeros aéreos cuya situación, sin embargo, es idéntica.

47. En segundo lugar, para determinar la pérdida de tiempo por encima de la cual los pasajeros de un vuelo retrasado pueden reclamar el pago de una compensación, procede recordar que el Tribunal de Justicia se basó en la situación de los pasajeros de vuelos cancelados a los que se les ofreció un transporte alternativo con arreglo al artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento nº 261/2004, puesto que su situación es comparable a la de los pasajeros cuyo vuelo ha sufrido un retraso y que los dos grupos de pasajeros son informados, en principio, en el mismo momento del incidente que dificulta su transporte aéreo.[16] Por otra parte, estos dos grupos de pasajeros llegan a su destino final después de la hora inicialmente prevista y, por consiguiente, sufren una pérdida de tiempo análoga.[17] A continuación, el Tribunal de Justicia puso de manifiesto que los pasajeros a los que se ofrece un vuelo alternativo conforme al artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento nº 261/2004 disfrutan del derecho a compensación previsto en el artículo 7 del mismo Reglamento si el transportista no les ofrece 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. De esta forma, dichos pasajeros adquieren un derecho a compensación cuando soportan una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas con respecto a la duración inicialmente prevista por el transportista.[18]

48. Así, el Tribunal de Justicia dedujo de ello que los pasajeros de los vuelos retrasados pueden invocar el derecho a compensación previsto en el artículo 7 del Reglamento nº 261/2004 cuando soportan, en relación con el vuelo, una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas, es decir, cuando llegan al destino final tres o más horas después de la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo.[19]

49. Por consiguiente, habida cuenta del conjunto de estas consideraciones, entiendo que procede interpretar los artículos 5, 6 y 7 de dicho Reglamento en el sentido de que los pasajeros de los vuelos retrasados pueden invocar el derecho a compensación previsto en el artículo 7 de dicho Reglamento cuando soportan, en relación con el vuelo, una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas, es decir, cuando llegan al destino final tres o más horas después de la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo.

50. Por tanto, no procede responder a la segunda cuestión de la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court).

2. Sobre la compatibilidad de los artículos 5, 6 y 7 del Reglamento nº 261/2004 con el Convenio de Montreal y con los principios de proporcionalidad y de seguridad jurídica

51. El Amtsgericht Köln pregunta, esencialmente, cómo se compagina el derecho a compensación previsto en el artículo 7 del Reglamento nº 261/2004 con los artículos 19 y 29 del Convenio de Montreal, en la medida en que estas últimas disposiciones excluyen la indemnización de los daños derivados de un retraso en el transporte de pasajeros aéreos que no sea compensatoria.

16 — Sentencia Sturgeon y otros, antes citada, apartados 55 y 56.

17 — *Ibidem*, apartado 56.

18 — *Ibidem*, apartado 57.

19 — *Ibidem*, apartado 61.

52. Por otra parte, la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), pregunta, en realidad, para el supuesto de que el Tribunal de Justicia considerara que los pasajeros de vuelos retrasados pueden reclamar la compensación prevista en el artículo 7 de este Reglamento, si dicha disposición es inválida, en todo o en parte, por ser incompatible con el Convenio de Montreal o por vulnerar el principio de proporcionalidad o el principio de seguridad jurídica.

53. En lo que atañe a la compatibilidad del derecho a compensación previsto en el artículo 7 de dicho Reglamento con los artículos 19 y 29 del Convenio de Montreal, procede recordar que el Tribunal de Justicia ha declarado que todo retraso en el transporte aéreo de pasajeros, y especialmente si es importante, puede ocasionar, con carácter general, dos tipos de daño. Por una parte, un retraso demasiado grande ocasionará perjuicios prácticamente idénticos para todos los pasajeros, cuya reparación puede adoptar la forma de una asistencia o de una atención, estandarizadas e inmediatas, a todos los interesados y, por otra parte, los pasajeros pueden sufrir perjuicios individuales, inherentes al motivo de su desplazamiento, cuya reparación exige una apreciación caso por caso del alcance de los daños ocasionados, y sólo puede, en consecuencia, ser objeto de una indemnización *a posteriori* e individualizada. [20]

54. El Convenio de Montreal tiene por objeto regular los requisitos para obtener una indemnización de este segundo tipo de perjuicios. [21] Puesto que la asistencia y la atención a los pasajeros a que se refiere el artículo 6 del Reglamento nº 261/2004 en caso de gran retraso de un vuelo constituyen tales medidas reparadoras estandarizadas e inmediatas, no se encuentran entre aquellas cuyas condiciones de ejercicio fija el referido Convenio. [22]

55. Al igual que la asistencia y la atención, la indemnización a que se refiere el artículo 7 de este Reglamento constituye una medida estandarizada e inmediata destinada a reparar un perjuicio que consiste, para el pasajero aéreo cuyo viaje ha sido retrasado, en una pérdida de tiempo irreversible. [23] Así lo confirman tanto el carácter a tanto alzado de esta compensación, cuya cuantía varía no en función del perjuicio individual sufrido, sino de la distancia de vuelo recorrida o que debía recorrerse, como su carácter general, pues es indistintamente aplicable a todos los pasajeros que reúnan los requisitos para obtenerla.

56. Por consiguiente, el artículo 7 del Reglamento nº 261/2004 es, en mi opinión, compatible con los artículos 19 y 29 del Convenio de Montreal.

57. Por lo que se refiere a la observancia del principio de proporcionalidad, el Tribunal de Justicia ya ha tenido ocasión de pronunciarse sobre la compatibilidad del artículo 7 de este Reglamento con dicho principio. [24] A este respecto ha declarado que las medidas previstas en los artículos 5 y 6 de dicho Reglamento [25] pueden reparar por sí mismas determinados perjuicios sufridos por estos pasajeros en caso de cancelación o de gran retraso de un vuelo, y permiten así garantizar un nivel elevado de protección de los interesados, perseguido por el Reglamento. [26]

20 — Sentencia IATA y ELFAA, antes citada, apartado 43. Véase asimismo la sentencia Sturgeon y otros, antes citada, apartado 51.

21 — Sentencia IATA y ELFAA, antes citada, apartado 44.

22 — *Ibidem*, apartado 46.

23 — Véase en este sentido la sentencia Sturgeon y otros, antes citada, apartado 52.

24 — Véase la sentencia IATA y ELFAA, antes citada, apartado 81.

25 — Estas medidas de asistencia y la atención a los pasajeros previstas en los artículos 8 y 9 del Reglamento nº 261/2004 y la compensación prevista en el artículo 7 del mismo Reglamento.

26 — Sentencia IATA y ELFAA, antes citada, apartado 84.

58. Por otra parte, el Tribunal de Justicia ha señalado que consta que el alcance de las diferentes medidas elegidas por el legislador comunitario varía según la importancia de los daños sufridos por los pasajeros, que es apreciada en función ya sea de la duración del retraso y del tiempo de espera del siguiente vuelo, ya sea del plazo empleado en informar a los pasajeros de la cancelación del vuelo. Por tanto, los criterios así fijados para determinar el derecho de los pasajeros a acogerse a tales medidas no parecen en absoluto ajenos al requisito de proporcionalidad. [27]

59. Algunas de las partes en los procedimientos principales alegan, además, que la compensación de los pasajeros cuyo viaje ha sufrido un retraso tendría como resultado imponer una carga económica arbitraria y excesivamente pesada a los transportistas. Entienden que dicha compensación es desproporcionada, habida cuenta del objetivo perseguido por el Reglamento nº 261/2004.

60. A este respecto, según los datos comunicados a la Comisión europea por la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (Eurocontrol), menos de un 1,2 % de los vuelos están incluidos en el ámbito de aplicación de las disposiciones de este Reglamento relativas a los vuelos con retraso. Por otra parte, menos del 0,5 % de los vuelos retrasados sufren retrasos de tres o más horas, independientemente de que el retraso se deba a circunstancias extraordinarias o no. La proporción de los vuelos cuyo retraso confiere derecho a la compensación prevista en el artículo 7 de dicho Reglamento equivale a menos del 0,15 %. [28]

61. La frecuencia de los retrasos de más de tres horas y que confieran derecho a dicha compensación resulta, por tanto, limitada. No parece, pues, que los efectos de la compensación adeudada en caso de retraso superior a tres horas sea desproporcionada habida cuenta del objetivo del Reglamento nº 261/2004, que, recordémoslo, consiste en garantizar un nivel elevado de protección de los pasajeros aéreos.

62. Así cabe afirmarlo tanto más cuanto que, como ha indicado el Tribunal de Justicia en su sentencia Sturgeon y otros, antes citada, los transportistas aéreos no están obligados al pago de una compensación si pueden probar que la cancelación o el gran retraso del vuelo se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables, es decir, circunstancias que escapan al control efectivo del transportista aéreo. [29] Además, el cumplimiento de las obligaciones en virtud del Reglamento nº 261/2004 se impone sin perjuicio de que, como prevé el artículo 13 de dicho Reglamento, los transportistas aéreos puedan pedir una reparación a cualquier persona, terceros incluidos, que haya ocasionado el retraso. [30] Por último, el Tribunal de Justicia ha declarado asimismo que el importe de la compensación que debe abonarse a los pasajeros de los vuelos retrasados que llegan al destino final tres o más horas después de la hora de llegada inicialmente prevista puede reducirse al 50 %, conforme al artículo 7, apartado 2, letra c), de dicho Reglamento, cuando, en el caso de los vuelos no comprendidos en el artículo 7, apartado 2, letras a) y b), de dicho Reglamento, el retraso sea inferior a cuatro horas. [31] Por tanto, la carga económica impuesta a los transportistas aéreos en caso de retraso del vuelo superior a tres horas puede ser nula o considerablemente reducida.

63. Por consiguiente, habida cuenta de las consideraciones precedentes, considero que el artículo 7 del Reglamento nº 261/2004 es compatible con el principio de proporcionalidad.

27 — *Ibidem*, apartado 85.

28 — Véase el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña a la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo, de 11 de abril de 2011, sobre la aplicación del Reglamento (CE) nº 621/2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embargo o gran retraso de los vuelos [SEC(2011) 428 final]. Este documento está disponible en inglés.

29 — Véase el apartado 67 de esa sentencia.

30 — Apartado 68 de dicha sentencia.

31 — Sentencia Sturgeon y otros, antes citada, apartado 63.

64. El tribunal remitente en el asunto C-629/10 desea fundamentalmente saber, por último, si la interpretación que el Tribunal de Justicia hizo de esta disposición en la sentencia Sturgeon y otros, antes citada, es compatible con el principio de seguridad jurídica.

65. Según las demandantes en el procedimiento principal en el asunto C-629/10, esta interpretación vulnera el principio de seguridad jurídica en la medida en que entra en contradicción con el tenor claro e inequívoco del Reglamento nº 261/2004, con la intención del legislador de la Unión y con la sentencia IATA y ELFAA, antes citada.

66. Por los motivos expuestos en los apartados 31 a 48 de las presentes conclusiones, considero que dicha interpretación no es contraria al principio de seguridad jurídica.

67. Habida cuenta de las consideraciones precedentes, entiendo que los artículos 5, 6 y 7 del Reglamento nº 261/2004 son compatibles con el Convenio de Montreal, con el principio de proporcionalidad y con el principio de seguridad jurídica.

3. Sobre los efectos de la sentencia en el tiempo

68. Las demandantes en el procedimiento principal en el asunto C-629/10 solicitan al Tribunal de Justicia que limite los efectos en el tiempo de la sentencia que deba recaer, en el supuesto de que se respondiera de manera afirmativa y de manera negativa respectivamente a las cuestiones primera y segunda de la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), en dicho asunto. Desean que no puedan invocarse los artículos 5, 6 y 7 del Reglamento nº 621/2004 para fundamentar solicitudes de compensación de los pasajeros de vuelos retrasados antes de la fecha de la sentencia que deba recaer en los presentes asuntos, salvo las de los pasajeros que, en esa fecha, ya hubieran interpuesto una demanda en la que solicitaran tal compensación.

69. A este respecto, debe recordarse la jurisprudencia del Tribunal de Justicia según la cual la interpretación que, en el ejercicio de la competencia que le confiere el artículo 267 TFUE, hace de una norma de Derecho de la Unión aclara y precisa el significado y el alcance de dicha norma, tal como debe o habría debido ser entendida y aplicada desde el momento de su entrada en vigor. De ello resulta que la norma que ha sido interpretada puede y debe ser aplicada por el juez incluso a relaciones jurídicas nacidas y constituidas antes de la sentencia que resuelva sobre la petición de interpretación, si además se reúnen los requisitos que permiten someter a los órganos jurisdiccionales competentes un litigio relativo a la aplicación de dicha norma. [32]

70. Sin embargo, con carácter excepcional y teniendo en cuenta los graves trastornos que su sentencia podría provocar en situaciones jurídicas anteriores, el Tribunal de Justicia puede limitar la posibilidad de que cualquier interesado alegue la interpretación que dé a una disposición del Derecho de la Unión cuando se le haya sometido por vía de cuestión prejudicial. [33]

71. Por otra parte, el Tribunal de Justicia ha señalado que es necesario un momento único de determinación de los efectos en el tiempo de la interpretación solicitada que realiza el Tribunal de Justicia de una disposición del Derecho de la Unión. A este respecto, el principio de que una limitación sólo puede admitirse en la misma sentencia que resuelve sobre la interpretación solicitada garantiza la igualdad de trato de los Estados miembros y de los demás justiciables frente a este derecho y cumple, de esa manera, las exigencias que impone el principio de seguridad jurídica. [34]

32 — Véase, en particular, la sentencia de 6 de marzo de 2007, Meilicke y otros (C-292/04, Rec. p. I-1835), apartado 34 y jurisprudencia citada.

33 — Véase, en particular, la sentencia de 29 de julio de 2010, Brouwer (C-577/08, Rec. p. I-7489), apartado 33. Véase asimismo la sentencia Meilicke y otros, antes citada, apartado 35.

34 — Sentencia Meilicke y otros, antes citada, apartado 37.

72. En los presentes asuntos, las disposiciones del Derecho de la Unión sometidas a interpretación son los artículos 5, 6 y 7 del Reglamento nº 261/2004. Se pregunta al Tribunal de Justicia esencialmente si procede interpretar estas disposiciones en el sentido de que el transportista aéreo está obligado a pagar una compensación a los pasajeros cuyo vuelo ha sufrido un retraso. El Tribunal de Justicia ya tuvo ocasión de pronunciarse sobre esta cuestión en la sentencia Sturgeon y otros, antes citada,[35] y las presentes cuestiones prejudiciales, en realidad, sólo tienen por objeto averiguar si el Tribunal de Justicia confirma la interpretación que hizo de dichas disposiciones en la citada sentencia.

73. Pues bien, es preciso señalar que el Tribunal de Justicia no limitó en el tiempo los efectos de aquella sentencia.

74. Por consiguiente, considero que no procede limitar en el tiempo los efectos de la sentencia que se dicte en los presentes asuntos.

75. En la medida en que propongo al Tribunal de Justicia que responda afirmativamente a la primera cuestión de la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), en el asunto C-629/10, no es necesario responder a su quinta cuestión.

V. Conclusión

76. A la luz de las consideraciones que preceden, propongo que el Tribunal de Justicia responda de la siguiente forma a las cuestiones planteadas por el Amtsgericht Köln y por la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court):

«Procede interpretar los artículos 5, 6 y 7 del Reglamento (CE) nº 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) nº 295/91, en este sentido:

— Los pasajeros de los vuelos retrasados pueden invocar el derecho a compensación previsto en el artículo 7 del Reglamento nº 261/2004 cuando soportan, en relación con el vuelo, una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas, es decir, cuando llegan al destino final tres o más horas después de la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo.

— Dichos artículos son compatibles con el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, firmado en Montreal el 9 de diciembre de 1999, y con los principios de proporcionalidad y de seguridad jurídica.»

35 — Véase el apartado 69 de esta sentencia.