



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera)

de 4 de julio de 2018*

«Procedimiento prejudicial — Transporte — Reglamento (CE) n.º 261/2004 — Artículo 2, letra b) —
Ámbito de aplicación — Concepto de “transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo” —
Contrato de arrendamiento de una aeronave con tripulación (“wet lease”)»

En el asunto C-532/17,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Landgericht Hamburg (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Hamburgo, Alemania), mediante resolución de 29 de junio de 2017, recibida en el Tribunal de Justicia el 11 de septiembre de 2017, en el procedimiento entre

Wolfgang Wirth,

Theodor Mülder,

Ruth Mülder,

Gisela Wirth

y

Thomson Airways Ltd,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por el Sr. L. Bay Larsen, Presidente de Sala, y los Sres. J. Malenovský (Ponente), M. Safjan, D. Šváby y M. Vilaras, 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 de los Sres. Wirth y Mülder y de las Sras. Mülder y Wirth, por el Sr. E. Stamer, Rechtsanwalt;
- en nombre de Thomson Airways Ltd., por el Sr. P. Kauffmann, Rechtsanwalt;

* Lengua de procedimiento: alemán

- en nombre del Gobierno alemán, por los Sres. T. Henze, M. Hellmann y J. Techert, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno polaco, por el Sr. B. Majczyna, en calidad de agente;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. G. Braun y K. Simonsson, en calidad de agentes;

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 2, letra b), 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 Dicha petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre los Sres. Wolfgang Wirth y Theodor Mülder y las Sras. Ruth Mülder y Gisela Wirth y Thomson Airways Ltd en relación con la existencia, a cargo de esta última, de una obligación de indemnizar a esos cuatro pasajeros por un retraso en un vuelo superior a tres horas a la llegada del mismo.

Marco jurídico

Reglamento n.º 261/2004

- 3 Los considerandos 1 y 7 del Reglamento n.º 261/2004 exponen:
 - «(1) La actuación de la [Unión] en el ámbito del transporte aéreo debe tener como objetivo, entre otros, garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros. Además, se deben tomar plenamente en consideración los requisitos de protección de los consumidores en general
 - [...]
 - (7) Para garantizar la aplicación eficaz del presente Reglamento, las obligaciones que este impone deben incumbir al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, o que se proponga efectuarlo, con una aeronave propia, arrendada con o sin tripulación, o bajo cualquier otra modalidad.»
- 4 El artículo 2 de dicho Reglamento, titulado «Definiciones», dispone, en su letra b), que a los efectos de dicho Reglamento se entenderá por «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».

- 5 El artículo 3 de ese mismo Reglamento, con el título «Ámbito de aplicación», establece, en su apartado 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.»

Reglamento (CE) n.º 2111/2005

- 6 A tenor de los considerandos 1 y 13 del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2005, relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad y a la información que deben recibir los pasajeros aéreos sobre la identidad de la compañía operadora, y por el que se deroga el artículo 9 de la Directiva 2004/36/CE (DO 2005, L 344, p. 15):

«(1) La [Unión] debe orientar su actuación en el ámbito del transporte aéreo a garantizar, como prioridad, un alto nivel de protección de los pasajeros frente a los riesgos de seguridad. Asimismo se han de tener plenamente en cuenta las exigencias de la protección de los consumidores en general.

[...]

(13) El Reglamento (CEE) n.º 2299/89 del Consejo, de 24 de julio de 1989, relativo a un código de conducta para los sistemas informatizados de reserva (SIR) [(DO 1989, L 220, p. 1), en su versión modificada por el Reglamento (CE) n.º 323/1999 del Consejo, de 8 de febrero de 1999 (DO 1999, L 40, p. 1)], otorga a los consumidores que reserven un vuelo a través de uno de tales sistemas el derecho a ser informados de la identidad de la compañía que opere el vuelo. Sin embargo, existen prácticas sectoriales, incluso en el transporte aéreo regular, como son el arrendamiento con tripulación o el código compartido cuando la reserva se realiza sin intervención de un SIR, en virtud de las cuales la compañía que ha vendido el vuelo a su nombre no lo opera en realidad, sin que en tales circunstancias asista al pasajero derecho legal alguno a ser informado de la identidad de la compañía aérea que prestará efectivamente el servicio en cuestión.»

- 7 El artículo 11 del Reglamento n.º 2111/2005, titulado «Información sobre la identidad de la compañía aérea operadora», establece, en su apartado 1:

«El contratista de servicios de transporte aéreo informará al pasajero, en el momento en que este realice su reserva, de la identidad de la compañía o compañías aéreas operadoras, independientemente del medio empleado para efectuar la reserva.»

Litigio principal y cuestión prejudicial

- 8 En virtud de un contrato de arrendamiento de una aeronave con tripulación («wet-lease»), TUIFly GmbH fletó, de Thomson Airways, una aeronave con tripulación para un número determinado de vuelos. En dicho contrato se establecía que TUIFly era responsable de «ground handling including passenger handling, passenger welfare at all times, cargo handling, security in respect of passengers and baggage, arranging on board Services etc.» («los servicios en tierra, incluida la recepción de los viajeros,

el bienestar de los pasajeros en todo momento, la manipulación de la carga, la seguridad relativa a los pasajeros y equipajes y la organización de las prestaciones a bordo, etc.»). Para efectuar dichos vuelos, TUIFly solicitó franjas horarias, comercializó los vuelos y obtuvo todas las autorizaciones necesarias.

- 9 Los demandantes en el litigio principal disponían de una confirmación de reserva para un vuelo con salida desde Hamburgo (Alemania) con destino Cancún (México), con un número de vuelo cuyo código identificaba a TUIFly. Dicha confirmación indicaba que las referidas reservas habían sido emitidas por TUIFly, pero que el vuelo sería «operado» por Thomson Airways.
- 10 Al sufrir el referido vuelo un gran retraso, cuya duración exacta, sin embargo, no ha podido precisar el órgano jurisdiccional remitente, los demandantes en el litigio principal solicitaron a Thomson Airways el pago de la indemnización a la que consideraban tener derecho de conformidad con los artículos 5 y 7 del Reglamento n.º 261/2004, tal como han sido interpretados por el Tribunal de Justicia.
- 11 Thomson Airways se negó a pagar dicha indemnización por no ser el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en el sentido del artículo 2, letra b), de dicho Reglamento, de manera que no le incumbía el pago de la indemnización adeudada, en su caso, a los pasajeros sobre la base de dicho Reglamento en caso de retraso del vuelo a su llegada igual o superior a tres horas.
- 12 A continuación, los demandantes en el litigio principal presentaron una demanda ante el Amtsgericht Hamburg (Tribunal de lo Civil y Penal de Hamburgo, Alemania), que estimó sus pretensiones. Dicho órgano jurisdiccional declaró que también Thomson Airways debía considerarse transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo debido a que, en virtud del considerando 7 del Reglamento n.º 261/2004, carece de pertinencia si el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo lo realiza con una aeronave propia o en el marco de un arrendamiento de una aeronave «sin tripulación» («dry lease») o «con tripulación» («wet lease»). Por consiguiente, es transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo tanto quien recurre a una aeronave fletada con o sin tripulación para operar el vuelo, como quien, siendo propietario del aparato y empresario de la tripulación, realiza concretamente dicho vuelo.
- 13 Además, el referido órgano jurisdiccional también señaló que la confirmación de reserva entregada a los demandantes en el litigio principal mencionaba expresamente a la demandada en el litigio principal como transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo. Pues bien para garantizar el alcance del objetivo de protección de los consumidores que persigue el Reglamento n.º 261/2004, el consumidor debe poder fiarse de las indicaciones que figuran en la confirmación de la reserva.
- 14 Thomson Airways interpuso recurso de apelación contra la sentencia del Amtsgericht Hamburg ante el órgano jurisdiccional remitente, el Landgericht Hamburg (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Hamburgo), alegando que, como únicamente el transportista aéreo que asume la responsabilidad operativa del vuelo puede cumplir las obligaciones del Reglamento n.º 261/2004, debido a su presencia necesaria en los aeropuertos y a la información de que dispone sobre los pasajeros, es este el que debe considerarse transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo en el sentido del referido Reglamento. Habida cuenta de que, en el litigio principal, TUIFly asumía la responsabilidad operativa para la realización del vuelo, las demandas de indemnización debían dirigirse contra ese transportista.
- 15 En estas circunstancias, el Landgericht Hamburg (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Hamburgo, Alemania) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Debe interpretarse el concepto de “transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo” del [Reglamento n.º 261/2004] en el sentido de que se considerará transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, con arreglo a dicho Reglamento, a una compañía aérea que arrienda a otra, en el marco de un denominado “wet lease”, una aeronave con tripulación para un determinado número de

vuelos establecido contractualmente, pero sobre la que no pesa la principal responsabilidad operativa de los correspondientes vuelos, cuando la confirmación de la reserva del pasajero indica “operado por [...]” precisamente esa compañía?»

Sobre la cuestión prejudicial

- 16 Mediante su cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, esencialmente, si el concepto de «transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo» en el sentido del Reglamento n.º 261/2004 y, en particular, de su artículo 2, letra b), debe interpretarse en el sentido de que incluye el supuesto de un transportista aéreo que, como sucede en el litigio principal, da en arrendamiento a otro transportista aéreo la aeronave y la tripulación en el marco de un arrendamiento de una aeronave con tripulación («wet lease»), pero no asume la responsabilidad operativa de los vuelos, ni siquiera cuando la confirmación de reserva de una plaza en un vuelo entregada a los pasajeros menciona que dicho vuelo es operado por ese primer transportista.
- 17 A este respecto, procede señalar que, a tenor del artículo 2, letra b), del Reglamento n.º 261/2004, el concepto de «transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo» debe entenderse en el sentido de que designa al «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».
- 18 Esta definición establece, pues, dos requisitos acumulativos para que un transportista aéreo pueda calificarse de «transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo», atendiendo, por una parte, a la realización del vuelo de que se trate y, por otra, a la existencia de un contrato celebrado con un pasajero.
- 19 El primer requisito pone de relieve el concepto de «vuelo», que constituye su elemento central. Pues bien, el Tribunal de Justicia ya ha declarado que dicho concepto debe entenderse como «una operación de transporte aéreo y que, por lo tanto, constituye en cierto modo una “unidad” de este tipo de transporte realizada por un transportista aéreo que fija su itinerario» (sentencias de 10 de julio de 2008, *Emirates Airlines*, C-173/07, EU:C:2008:400, apartado 40, de 13 de octubre de 2011, *Sousa Rodríguez y otros*, C-83/10, EU:C:2011:652, apartado 27, y de 22 de junio de 2016, *Mennens*, C-255/15, EU:C:2016:472, apartado 20).
- 20 De ello se desprende que debe considerarse transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo el transportista que, en el marco de su actividad de transporte de pasajeros, decide realizar un vuelo concreto, incluida la fijación del itinerario y, por lo tanto, crear una oferta de transporte aéreo para los interesados. La adopción de tal decisión implica, en efecto, que dicho transportista asume la responsabilidad de la realización del referido vuelo, incluida, en particular, la responsabilidad por su posible anulación o gran retraso a su llegada.
- 21 En el presente asunto, ha quedado acreditado que Thomson Airways se limitó a dar en arrendamiento la aeronave y la tripulación que operó el vuelo de que se trata en el litigio principal, pero la fijación del itinerario y la realización del vuelo fueron decididas por TUIFly.
- 22 En estas circunstancias, sin que sea necesario examinar la segunda condición acumulativa prevista en el artículo 2, letra b), del Reglamento n.º 261/2004, procede declarar que un transportista aéreo que, como Thomson Airways en el litigio principal, da en arrendamiento una aeronave y una tripulación a otro transportista aéreo no puede ser calificado, en ningún caso, de «transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo» en el sentido del Reglamento n.º 261/2004 y, en particular, de su artículo 2, letra b).

- 23 Esta solución viene corroborada por el objetivo de garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros, enunciado en el considerando 1 del Reglamento n.º 261/2004, puesto que permite garantizar que los pasajeros transportados serán indemnizados o atendidos sin tener en cuenta los acuerdos celebrados por el transportista aéreo que haya decidido realizar el vuelo de que se trata con otro transportista a fin de garantizar ese vuelo en concreto.
- 24 La referida solución es, por otra parte, coherente con el principio, establecido en el considerando 7 de dicho Reglamento, de que, para garantizar la aplicación eficaz del mismo, las obligaciones que este impone deben incumbir al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, independientemente de que sea propietario de la aeronave o el vuelo sea objeto de un contrato de arrendamiento con tripulación.
- 25 Es cierto que el órgano jurisdiccional remitente precisa, además, que la confirmación de reserva emitida a los demandantes en el litigio principal menciona que el vuelo de que se trata en el litigio principal sería «operado» por el transportista aéreo que dio en arrendamiento la aeronave y la tripulación. No obstante, si bien dicha indicación resultaba pertinente en el marco de la aplicación del Reglamento n.º 2111/2005, no prejuzga la identificación del «transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo» en el sentido del Reglamento n.º 261/2004, puesto que del considerando 1 del Reglamento n.º 2111/2015 se desprende claramente que este persigue un objetivo diferente del Reglamento n.º 261/2004.
- 26 Habida cuenta de todas las consideraciones que preceden, procede responder a la cuestión prejudicial planteada que el concepto de «transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo» en el sentido del Reglamento n.º 261/2004 y, en particular, de su artículo 2, letra b), debe interpretarse en el sentido de que no incluye al transportista aéreo que, como ocurre en el litigio principal, da en arrendamiento a otro transportista aéreo la aeronave y la tripulación en el marco de un arrendamiento de aeronave con tripulación («wet lease»), pero no asume la responsabilidad operativa de los vuelos, ni siquiera cuando la confirmación de reserva de una plaza en un vuelo entregada a los pasajeros menciona que dicho vuelo será operado por ese primer transportista.

Costas

- 27 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 Tercera) declara:

El concepto de «transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo» en el sentido 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, y, en particular, de su artículo 2, letra b), debe interpretarse en el sentido de que no incluye al transportista aéreo que, como ocurre en el litigio principal, da en arrendamiento a otro transportista aéreo la aeronave y la tripulación en el marco de un arrendamiento de aeronave con tripulación («wet lease»), pero no asume la responsabilidad operativa de los vuelos, ni siquiera cuando la confirmación de reserva de una plaza en un vuelo entregada a los pasajeros menciona que dicho vuelo será operado por ese primer transportista.

Firmas