



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava)

de 7 de septiembre de 2017*

«Procedimiento prejudicial — Transporte — Reglamento (CE) n.º 261/2004 — Artículo 7, apartado 1 — 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 — Vuelo realizado en varios tramos — Concepto de “distancia” que ha de tomarse en consideración»

En el asunto C-559/16,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Amtsgericht Hamburg (Tribunal Civil y Penal de Hamburgo, Alemania), mediante resolución de 4 de octubre de 2016, recibida en el Tribunal de Justicia el 4 de noviembre de 2016, en el procedimiento entre

Birgit Bossen,

Anja Bossen,

Gudula Gräßmann

y

Brussels Airlines SA/NV,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava),

integrado por el Sr. M. Vilaras, Presidente de Sala, y los Sres. J. Malenovský (Ponente) y M. Safjan, Jueces;

Abogado General: Sr. Y. Bot;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de las Sras. B. Bossen, A. Bossen y G. Gräßmann, por la Sra. F. Puschkarski, Rechtsanwältin;
- en nombre de Brussels Airlines SA/NV, por el Sr. D. Smielick, Rechtsanwalt;

* Lengua de procedimiento: alemán.

- en nombre del Gobierno francés, por el Sr. D. Colas y por las Sras. E. de Moustier y M-L. Kitamura, en calidad de agentes;
- 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 el Sr. W. Mölls y la Sra. N. Yerrell, 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 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 (DO 2004, L 46, p. 1).
- 2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre las Sras. Birgit Bossen, Anja Bossen y Gudula Gräßmann, por una parte, y Brussels Airlines SA/NV, por otra, respecto al importe de la compensación que se les debía por un gran retraso acaecido en un vuelo de esta compañía aérea.

Marco jurídico

- 3 El artículo 2, letra h), del Reglamento n.º 261/2004, titulado «Definiciones», dispone lo siguiente:

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

[...]

- h) destino final, el destino que figura en el billete presentado en el mostrador de facturación o, en caso de vuelos con conexión directa, el destino correspondiente al último vuelo; no se tomarán en consideración vuelos de conexión alternativos si se respeta la hora de llegada inicialmente programada».

- 4 A tenor del artículo 5, apartado 1, letra c), de dicho Reglamento:

«1. En caso de cancelación de un vuelo:

[...]

- c) los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7, a menos que:
 - i) se les informe de la cancelación al menos con dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista, o

- ii) se les informe de la cancelación con una antelación de entre dos semanas y siete días con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca un transporte alternativo que les permita salir con no más de dos horas de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de cuatro horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista, o
- iii) se les informe de la cancelación con menos de siete días de antelación con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca tomar otro vuelo que les permita salir con no más de una hora de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de dos horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista.»

5 El artículo 6 del mencionado Reglamento está redactado en los siguientes términos:

«Retraso

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.»

6 El artículo 7 de este Reglamento prevé:

«Derecho a compensación

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

- a) 250 euros para vuelos de hasta 1 500 kilómetros;
- b) 400 euros para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1 500 kilómetros y para todos los demás vuelos de entre 1 500 y 3 500 kilómetros;
- c) 600 euros para todos los vuelos no comprendidos en a) o b).

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

4. Las distancias indicadas en los apartados 1 y 2 se calcularán en función del método de la ruta ortodrómica.»

Litigio principal y cuestión prejudicial

- 7 Las demandantes reservaron un vuelo con Brussels Airlines para trasladarse desde Roma (Italia) a Hamburgo (Alemania), con una conexión en Bruselas (Bélgica). El vuelo con salida en Roma y cuyo destino era Bruselas debía despegar a las 10.25 h y aterrizar a las 12.40 h; el vuelo con salida en Bruselas y con destino a Hamburgo debía despegar a las 13.35 h y aterrizar a las 14.45 h.
- 8 El vuelo con salida en Roma y cuyo destino era Bruselas sufrió un retraso. El avión aterrizó en Bruselas a las 13.22 h y las demandantes no pudieron llegar a tiempo al vuelo de conexión.
- 9 A continuación, las demandantes fueron trasladadas a Hamburgo en el siguiente vuelo, que llegó a las 18.35 h, es decir con un retraso de tres horas y cincuenta minutos respecto a la hora de llegada inicialmente prevista.
- 10 Según el método de la ruta ortodrómica, la distancia entre Roma y Hamburgo es de 1 326 km. La distancia entre Roma y Bruselas es de 1 173 km y la distancia entre Bruselas y Hamburgo es de 483 km, a saber, una distancia total acumulada en esos dos vuelos de 1 656 km.
- 11 Las demandantes interpusieron un recurso ante el Amtsgericht Hamburg (Tribunal Civil y Penal de Hamburgo, Alemania) con el fin de ser indemnizadas por importe de 400 euros cada una de ellas sobre la base del artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004.
- 12 El órgano jurisdiccional remitente señala que es pacífico entre las partes que las demandantes tienen derecho a una compensación debido al gran retraso sufrido y que, además, Brussels Airlines ha abonado ya la cantidad de 250 euros a cada una de ellas por este concepto.
- 13 Las demandantes solicitan en este momento una cantidad adicional de 150 euros para cada una, dado que, según ellas, el cálculo de la distancia debería incluir los dos tramos de vuelo, y por ello ser superior a 1 500 km, y no la distancia ortodrómica entre Roma y Hamburgo.
- 14 En estas circunstancias, el Amtsgericht Hamburg (Tribunal Civil y Penal de Hamburgo) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Debe interpretarse el artículo 7, apartado 1, párrafo segundo, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 en el sentido de que el concepto de “distancia” sólo se refiere a la distancia directa entre el lugar de despegue y el último destino, calculada según el método de la ruta ortodrómica, con independencia del trayecto de vuelo efectivamente recorrido?»

Sobre la cuestión prejudicial

- 15 Mediante su cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «distancia» se refiere, en el caso de conexiones aéreas con correspondencias, únicamente a la distancia entre el lugar del primer despegue y el destino final, que deberá calcularse según el método de la ruta ortodrómica, con independencia del trayecto de vuelo efectivamente recorrido.

- 16 Con carácter preliminar, procede señalar que consta que las demandantes en el litigio principal sufrieron, a su llegada a su destino final, un retraso que les da derecho a recibir una compensación. La determinación de la cuantía de esta compensación conforme a las condiciones previstas en el artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 es, por tanto, el único objeto de este litigio.
- 17 Es preciso recordar, de entrada, que el tenor literal del artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 señala, en particular, que, cuando se haga referencia a dicho artículo, los pasajeros recibirán una compensación cuyo importe variará entre 250 y 600 euros en función de la distancia cubierta por los vuelos de que se trate, habida cuenta del último destino del pasajero afectado, y, conforme al artículo 7, apartado 4, de ese Reglamento, esa distancia deberá calcularse según el método de la ruta ortodrómica.
- 18 Procede destacar, a este respecto, que, si bien el artículo 5 del Reglamento n.º 261/2004, relativo a las cancelaciones, hace referencia al artículo 7 del mencionado Reglamento, ese no es el caso del artículo 6 de dicho Reglamento, relativo a los retrasos.
- 19 No obstante, el Tribunal de Justicia ha recordado que todo acto de la Unión debe interpretarse de conformidad con el conjunto del Derecho primario, incluido el principio de igualdad de trato, que exige que las situaciones comparables no reciban un trato diferente y que no se traten de manera idéntica situaciones distintas, a no ser que este trato esté objetivamente justificado (véase, en este sentido, la sentencia de 23 de octubre de 2012, Nelson y otros, C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657, apartado 33).
- 20 Pues bien, el Tribunal de Justicia ha declarado que debe considerarse que los pasajeros cuyos vuelos se han retrasado tres horas o más y aquellos cuyos vuelos han sido cancelados y han obtenido un recorrido alternativo en condiciones que no respetan los límites previstos en el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento n.º 261/2004, se encuentran en situaciones comparables en la medida en que ambos sufren una molestia similar, en la que se basa su compensación (véase, en este sentido, la sentencia de 23 de octubre de 2012, Nelson y otros, C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657, apartado 34).
- 21 De ello resulta que debe interpretarse el Reglamento n.º 261/2004 en el sentido de que los pasajeros de los vuelos que sufran un retraso de tres horas o más deben poder invocar el mismo derecho a compensación que los pasajeros cuyos vuelos han sido cancelados y han obtenido un recorrido alternativo en condiciones que no respetan los límites previstos en el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento n.º 261/2004 (sentencia de 23 de octubre de 2012, Nelson y otros, C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657, apartado 38).
- 22 Debe entenderse que esta jurisprudencia exige que las dos categorías de pasajeros mencionadas en el apartado anterior sean tratadas de manera idéntica, no sólo en lo que respecta al propio nacimiento del derecho a la compensación, sino también en lo que respecta al importe de esa compensación.
- 23 Por ello, procede interpretar tanto el artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 como el artículo 5, apartado 1, letra c), punto iii), de ese Reglamento a la luz de esa exigencia.
- 24 Pues bien, como se desprende de su redacción, estas disposiciones prevén el derecho a compensación de los pasajeros sin diferenciar en función de que alcancen su destino final mediante un vuelo directo o mediante vuelos de conexión.
- 25 Lo mismo ha de aplicarse en lo que respecta al cálculo del importe de dicha compensación.
- 26 En efecto, la elección y el alcance de las diferentes medidas elegidas dentro del Reglamento n.º 261/2004 por el legislador de la Unión varían según la importancia de los daños sufridos por los pasajeros (véase, en este sentido, la sentencia de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA, C-344/04,

EU:C:2006:10, apartado 85). Por tanto, debe considerarse que las distintas escalas del importe de la compensación reflejan las diferencias en la intensidad de las molestias que sufren los pasajeros afectados en los supuestos previstos en el artículo 7, apartado 1, letras a) a c), del Reglamento n.º 261/2004.

- 27 A este respecto, el Tribunal de Justicia ya ha precisado que lo que justifica la compensación a los pasajeros prevista en el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), de ese Reglamento es que, debido a la anulación *in extremis* de su vuelo, se ven prácticamente privados de la posibilidad de reorganizar libremente su desplazamiento. Por ello, si por una u otra razón se ven necesariamente obligados a alcanzar su destino final en un momento dado, no pueden evitar de ningún modo la pérdida de tiempo inherente a la nueva situación, pues no disponen para ello de margen de maniobra alguno (sentencia de 23 de octubre de 2012, Nelson y otros, C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657, apartado 35).
- 28 A la vista del carácter de la molestia que ello causa, el hecho de que ciertos pasajeros, comprendidos en el ámbito del artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento n.º 261/2004, alcancen su destino final no mediante un vuelo directo, sino, en cambio, mediante un vuelo con conexiones, lo que conlleva un aumento efectivo de la distancia recorrida en este último caso, no agrava por sí mismo la intensidad de dicha molestia respecto a los pasajeros de un vuelo directo.
- 29 Por tanto, al establecer el importe de la compensación, sólo procede tomar en consideración la distancia entre el lugar del primer despegue y el destino final, excluyendo los eventuales vuelos de conexión.
- 30 Seguidamente, como se deriva de la exigencia recogida en el apartado 21 de la presente sentencia, procede adoptar el mismo método de cálculo en lo que respecta a los pasajeros de vuelos con retrasos de tres horas o más.
- 31 Más concretamente, el Tribunal de Justicia ha precisado que el fundamento de su compensación se encuentra en la molestia consistente en haber sufrido una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas respecto a la planificación inicial de su transporte, constatada, también en el caso de vuelos con conexiones, a la llegada a su destino final (véase, en este sentido, la sentencia de 26 de febrero de 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, apartado 35).
- 32 Ahora bien, a la vista del carácter de la molestia sufrida por ello, las eventuales diferencias en la distancia recorrida efectivamente no influyen por sí mismas en modo alguno sobre la intensidad de esa molestia.
- 33 Se desprende del conjunto de consideraciones anteriores que el artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «distancia» se refiere, en el caso de conexiones aéreas con correspondencias, únicamente a la distancia entre el lugar del primer despegue y el destino final, que deberá calcularse según el método de la ruta ortodrómica, con independencia del trayecto de vuelo efectivamente recorrido.

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 éste 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 Octava) declara:

El artículo 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, debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «distancia» se refiere, en el caso de conexiones aéreas con correspondencias, únicamente a la distancia entre el lugar del primer despegue y el destino final, que deberá calcularse según el método de la ruta ortodrómica, con independencia del trayecto de vuelo efectivamente recorrido.

Firmas