



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera)

de 4 de octubre de 2012*

«Transporte aéreo — Reglamento (CE) n° 261/2004 — Compensación a los pasajeros en caso de denegación de embarque — Concepto de “denegación de embarque” — Anulación por el transportista de la tarjeta de embarque de un pasajero a causa del retraso previsto de un vuelo anterior, facturado al mismo tiempo que el vuelo de que se trata y operado por el mismo transportista»

En el asunto C-321/11,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Juzgado de lo Mercantil n° 2 de A Coruña, mediante auto de 29 de marzo de 2011, recibido en el Tribunal de Justicia el 28 de junio de 2011, en el procedimiento entre

Germán Rodríguez Cachafeiro,

María de los Reyes Martínez-Reboredo Varela-Villamor

e

Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por el Sr. K. Lenaerts, Presidente de Sala, y los Sres. J. Malenovský, E. Juhász, T. von Danwitz y D. Šváby (Ponente), Jueces;

Abogado General: Sra. V. Trstenjak;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A., por el Sr. J. Bejerano Fernández, procurador;
- en nombre del Gobierno francés, por los Sres. G. de Bergues y M. Perrot, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno finlandés, por la Sra. H. Leppo, en calidad de agente;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. K. Simonsson y R. Vidal Puig, en calidad de agentes;

* Lengua de procedimiento: español.

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

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 La petición de decisión prejudicial se refiere a la interpretación de los artículos 2, letra j), 3, apartado 2, y 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 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° 295/91 (DO L 46, p. 1).
- 2 Esta petición se ha presentado en el marco de un litigio entre el Sr. Rodríguez Cachafeiro y la Sra. Martínez-Reboredo Varela-Villamor, por una parte, y la compañía aérea Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (en lo sucesivo, «Iberia»), por otra, a raíz de la decisión de la compañía de no indemnizar a los demandantes por haberles denegado el embarque en un vuelo entre Madrid (España) y Santo Domingo (República Dominicana).

Marco jurídico

Reglamento (CEE) n° 295/91

- 3 El Reglamento (CEE) n° 295/91 del Consejo, de 4 de febrero de 1991, por el que se establecen normas comunes relativas a un sistema de compensación por denegación de embarque en el transporte aéreo regular (DO L 36, p. 5), que estuvo vigente hasta el 16 de febrero de 2005, disponía lo siguiente en su artículo 1:

«El presente Reglamento establece las normas mínimas comunes aplicables en los casos en que se deniegue el embarque en un vuelo regular con exceso de reserva a pasajeros que posean un billete válido y una reserva confirmada, con salida de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro y sujeto a las disposiciones del Tratado [CE], independientemente del Estado en el que esté establecido el transportista aéreo, de la nacionalidad del pasajero y del lugar de destino.»

Reglamento n° 261/2004

- 4 Los considerandos 1, 3, 4, 9 y 10 de la exposición de motivos del Reglamento n° 261/2004 están redactados de la siguiente manera:

«(1) 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. Además, se deben tomar plenamente en consideración los requisitos de protección de los consumidores en general.

[...]

- (3) A pesar de que el Reglamento [...] n° 295/91 [...] estableció un régimen de protección básica del pasajero, el número de pasajeros a los que se deniega el embarque contra su voluntad sigue siendo demasiado alto, al igual que el de los afectados por cancelaciones sin aviso previo y el de los afectados por los largos retrasos.

(4) La Comunidad debe por ello reforzar las normas mínimas comunes de protección establecidas por dicho Reglamento con el fin de consolidar los derechos de los pasajeros y, al mismo tiempo, garantizar que los transportistas aéreos desarrollan sus actividades en condiciones armonizadas en un mercado liberalizado.

[...]

(9) Debe reducirse el número de pasajeros a los que se deniega el embarque contra su voluntad, exigiendo para ello a los transportistas aéreos que pidan que se presenten voluntarios para renunciar a sus reservas a cambio de determinados beneficios, en lugar de denegar el embarque a los pasajeros, y que indemnicen íntegramente a aquellos a los que se haya denegado definitivamente el embarque contra su voluntad.

(10) Debe ofrecerse a los pasajeros a los que se deniega el embarque contra su voluntad la posibilidad de cancelar sus vuelos, con reembolso de sus billetes, o de proseguirlos en condiciones satisfactorias, así como el derecho a ser bien atendidos mientras esperan un vuelo posterior.»

5 El artículo 2 del Reglamento n° 261/2004, titulado «Definiciones», dispone lo siguiente:

«A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por

[...]

j) *denegación de embarque*, la negativa a transportar pasajeros en un vuelo, pese a haberse presentado al embarque en las condiciones establecidas en el apartado 2 del artículo 3, salvo que haya motivos razonables para denegar su embarque, tales como razones de salud o de seguridad o la presentación de documentos de viaje inadecuados;

[...]»

6 El artículo 3 de dicho Reglamento, titulado «Ámbito de aplicación», prevé lo siguiente en su apartado 2:

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

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

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

o bien, de no indicarse hora alguna,

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

[...]».

7 El artículo 4 del Reglamento n° 261/2004, titulado «Denegación de embarque», tiene la siguiente redacción:

«1. Cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo prevea que tendrá que denegar el embarque en un vuelo, deberá, en primer lugar, pedir que se presenten voluntarios que renuncien a sus reservas a cambio de determinados beneficios, en las condiciones que acuerden el pasajero interesado y el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo. Los voluntarios recibirán asistencia de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8, además de los beneficios mencionados en este apartado.

2. En caso de que el número de voluntarios no sea suficiente para que los restantes pasajeros con reservas puedan ser embarcados en dicho vuelo, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo podrá denegar el embarque a los pasajeros contra la voluntad de éstos.

3. En caso de que deniegue el embarque a los pasajeros contra la voluntad de éstos, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo deberá compensarles inmediatamente de conformidad con el artículo 7 y prestarles asistencia de conformidad con los artículos 8 y 9.»

8 El artículo 7 del mismo Reglamento, titulado «Derecho a compensación», dispone lo siguiente en su apartado 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).

[...]»

9 Los artículos 8 y 9 de dicho Reglamento, puestos en relación con el artículo 4 del mismo, reconocen a los pasajeros a quienes se denegó el embarque un derecho al reembolso o a un transporte alternativo y el derecho a recibir asistencia.

Litigio principal y cuestión prejudicial

10 Los demandantes en el litigio principal, el Sr. Rodríguez Cachafeiro y la Sra. Martínez-Reboredo Varela-Villamor, compraron a Iberia sendos billetes de avión para un trayecto La Coruña (España) – Santo Domingo, que comprendía dos vuelos: el vuelo IB 513, La Coruña-Madrid, de 4 de diciembre de 2009 (13.30-14.40) y el vuelo IB 6501, Madrid-Santo Domingo, del mismo día (16.05-19.55).

11 En el mostrador de facturación de Iberia en el aeropuerto de La Coruña, los demandantes en el litigio principal, en las condiciones establecidas en el artículo 3, apartado 2, del Reglamento n° 261/2004, facturaron su equipaje directamente al destino final y recibieron, cada uno de ellos, dos tarjetas de embarque correspondientes a los dos vuelos sucesivos.

12 El primer vuelo sufrió un retraso de una hora y 25 minutos. Previendo que este retraso haría que ambos pasajeros perdieran su conexión en Madrid, Iberia anuló, a las 15.17, sus tarjetas de embarque para el segundo vuelo, con salida prevista a las 16.05. El órgano jurisdiccional remitente indica que, al llegar a Madrid, los demandantes se presentaron en la puerta de embarque en el momento en que se

realizaba la última llamada a los pasajeros. El personal de Iberia les impidió sin embargo embarcar, alegando que sus tarjetas de embarque habían sido anuladas y sus plazas habían sido ocupadas por otros pasajeros.

- 13 Los demandantes en el litigio principal hubieron de esperar al día siguiente para viajar a Santo Domingo en otro vuelo, y llegaron a su destino final con 27 horas de retraso.
- 14 El 23 de febrero de 2010, el Sr. Rodríguez Cachafeiro y la Sra. Martínez-Reboredo Varela-Villamor presentaron una demanda ante el Juzgado de lo Mercantil nº 2 de A Coruña, solicitando que se condenase a Iberia a indemnizar a cada uno de ellos con 600 euros por «denegación de embarque», conforme a lo dispuesto en los artículos 4, apartado 3, y 7, apartado 1, letra c), del Reglamento nº 261/2004. Iberia se opuso a estas pretensiones alegando que los hechos en que se basaba la demanda presentada ante dicho Juzgado no constituían una «denegación de embarque», sino que debían considerarse una pérdida de conexión, ya que la decisión de denegar el embarque a esos pasajeros no se debía a un exceso de reservas («overbooking»), sino que había sido causada por el retraso del vuelo anterior.
- 15 El órgano jurisdiccional remitente indica, por otra parte, que Iberia abonó la compensación establecida en los artículos 4, apartado 3, y 7 del Reglamento nº 261/2004 a siete pasajeros a los que había denegado el embarque en el referido vuelo Madrid-Santo Domingo.
- 16 En este contexto, dicho órgano jurisdiccional se pregunta si el concepto de «denegación de embarque» se refiere exclusivamente a los supuestos en que los vuelos han sido objeto de un exceso de reservas desde el principio o puede extenderse a otras situaciones, como las de los demandantes en el litigio principal.
- 17 Dadas estas circunstancias, el Juzgado de lo Mercantil nº 2 de A Coruña decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Puede entenderse incluido en el concepto de denegación de embarque del artículo 2 j, en relación con el apartado 2 del artículo 3 y con el apartado 3 del artículo 4 del Reglamento (CE) nº 261/2004, el supuesto en que la compañía aérea transportista deniegue el embarque porque el primer trayecto del billete sufre un retraso imputable a ella y prevea erróneamente que los pasajeros no llegarán a tiempo al segundo vuelo, en el que permite que las plazas de estos sean ocupadas por otros pasajeros?»

Sobre la cuestión prejudicial

- 18 Mediante la cuestión planteada, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en definitiva, si el artículo 2, letra j), del Reglamento nº 261/2004, puesto en relación con el artículo 3, apartado 2, del mismo Reglamento, debe interpretarse en el sentido de que está comprendida en el concepto de «denegación de embarque» una situación en la que, en el contexto de un contrato de transporte único que comprende varias reservas en vuelos inmediatamente sucesivos y para los cuales la facturación se ha realizado simultáneamente, un transportista aéreo deniega el embarque a ciertos pasajeros porque el primer vuelo incluido en la reserva ha experimentado un retraso imputable a ese transportista y este último ha previsto erróneamente que esos pasajeros no llegarán a tiempo para embarcar en el segundo vuelo.
- 19 A este respecto procede recordar que, con arreglo al artículo 2, letra j), del Reglamento nº 261/2004, la calificación de «denegación de embarque» requiere que el transportista aéreo se niegue a transportar a un pasajero en un vuelo para el que éste disponía de una reserva y para el que se presentó al embarque en las condiciones establecidas en el apartado 2 del artículo 3 del mismo Reglamento, a menos que haya motivos razonables para dicha negativa, y en particular los mencionados en el citado artículo 2, letra j).

- 20 En el asunto examinado en el litigio principal, la cuestión planteada por el órgano jurisdiccional remitente se basa en la premisa de que los demandantes en ese litigio se presentaron al embarque para el vuelo Madrid – Santo Domingo en las condiciones que fija el artículo 3, apartado 2, del Reglamento n° 261/2004. Consta, además, en autos que a dichos demandantes se les impidió embarcar en ese vuelo, no por un pretendido incumplimiento de las mencionadas condiciones, sino porque su reserva había sido anulada a causa del retraso sufrido por su vuelo anterior, entre La Coruña y Madrid.
- 21 Sin prejuzgar las eventuales consecuencias que puedan derivarse del hecho de que, debido a ese retraso, los demandantes en el litigio principal llegaran a su destino final (Santo Domingo) con 27 horas de retraso con respecto al horario previsto al reservar su viaje, procede señalar que, en lo referente a las causas por las que un transportista aéreo deniega el embarque a un pasajero que dispone de una reserva y se presenta al embarque del modo previsto, el texto del artículo 2, letra j), del Reglamento n° 261/2004 no establece relación alguna entre esa denegación de embarque y una situación de «exceso de reservas» en el vuelo correspondiente, creada por el transportista por razones económicas.
- 22 Por lo que se refiere al contexto de dicha disposición y a los objetivos que persigue la normativa de la que forma parte, se deduce, no sólo de los considerandos 3, 4, 9 y 10 de la exposición de motivos del Reglamento n° 261/2004, sino también de los trabajos preparatorios de este texto –y, en particular, de la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y anulación o gran retraso de los vuelos, presentada por la Comisión de las Comunidades Europeas el 21 de diciembre de 2001 [COM(2001) 784 final]–, que el legislador de la Unión se propuso, con la adopción de aquel Reglamento, reducir el número de pasajeros a los que se deniega el embarque contra su voluntad, que era en aquel momento demasiado elevado, colmando las lagunas del Reglamento n° 295/91, que se limitaba a establecer, en su artículo 1, las normas mínimas comunes aplicables en los casos en que se denegaba el embarque a los pasajeros en un vuelo regular con exceso de reserva.
- 23 Éste es el contexto en el que el legislador de la Unión eliminó de la definición de «denegación de embarque», en el artículo 2, letra j), del Reglamento n° 261/2004, toda referencia a la causa por la que el transportista denegaba el transporte a un pasajero.
- 24 De este modo, el legislador de la Unión extendió el alcance de dicha definición más allá del caso de denegación de embarque por exceso de reservas, único supuesto contemplado anteriormente en el artículo 1 del Reglamento n° 295/91, y le atribuyó un sentido amplio, al incluir en ella todos los supuestos en los que un transportista deniega el transporte a un pasajero.
- 25 Esta interpretación queda corroborada al constatar que, si se limitara el alcance del concepto de «denegación de embarque» incluyendo en él únicamente los casos de exceso de reservas, ello tendría como consecuencia práctica una neta disminución de la protección que el Reglamento n° 261/2004 ofrece a los pasajeros y sería, por tanto, contrario al objetivo de dicho Reglamento mencionado en el primer considerando de su exposición de motivos, que es el de garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros, lo que justifica una interpretación amplia de los derechos reconocidos a estos últimos (véanse, en este sentido, las sentencias de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA, C-344/04, Rec. p. I-403, apartado 69, y de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Rec. p. I-11061, apartado 18).
- 26 De lo anterior se deduce que, si se reconociera que el concepto de «denegación de embarque» sólo se refiere a los casos de exceso de reservas, la consecuencia sería privar por completo de protección a los pasajeros que se encontrasen en una situación como la de los demandantes en el asunto principal, negándoles la posibilidad de invocar el artículo 4 del Reglamento n° 261/2004, cuyo apartado 3 remite

a las disposiciones de dicho Reglamento relativas a los derechos a la compensación, al reembolso o a un transporte alternativo y a la prestación de asistencia, establecidos en los artículos 7 a 9 del mismo Reglamento.

- 27 Habida cuenta de las consideraciones expuestas, una denegación de embarque decidida por un transportista aéreo en circunstancias como las que se examinan en el litigio principal debe incluirse, en principio, en el concepto de «denegación de embarque» en el sentido del artículo 2, letra j), del Reglamento n° 261/2004.
- 28 Sin embargo, conforme a lo establecido en dicha disposición, es preciso asegurarse de que no hay motivos razonables para esa denegación de embarque, «tales como razones de salud o de seguridad o la presentación de documentos de viaje inadecuados».
- 29 A este respecto procede señalar que, al utilizar la expresión «tales como», el legislador de la Unión quiso establecer una lista no exhaustiva de los supuestos en los que puede haber motivos razonables para denegar el embarque.
- 30 Ahora bien, no cabe deducir de esa formulación que proceda considerar motivo razonable para denegar el embarque un motivo operativo como el que se invoca en el litigio principal.
- 31 En efecto, el órgano jurisdiccional remitente se refiere a una situación en la que, en el contexto de un contrato de transporte único que comprendía varias reservas en vuelos inmediatamente sucesivos y para los cuales la facturación se había realizado simultáneamente, el primero de estos vuelos sufrió un retraso imputable al transportista aéreo de que se trata y este último previó erróneamente que esos pasajeros no llegarían a tiempo para embarcar en el segundo vuelo, permitiendo por ello que otros pasajeros ocupasen en el segundo vuelo las plazas que hubieran debido ocupar los pasajeros a los que se denegó el embarque.
- 32 Ahora bien, tal motivo de denegación de embarque no es comparable a los mencionados expresamente en el artículo 2, letra j), del Reglamento n° 261/2004, ya que no es en absoluto imputable al pasajero al que se ha denegado el embarque.
- 33 Además, no cabe aceptar que un transportista aéreo pueda ampliar significativamente los supuestos en los que tendría derecho a denegar justificadamente el embarque a un pasajero. Ello acarrearía como consecuencia necesaria privar por completo de protección a ese pasajero, en contra del objetivo del Reglamento n° 261/2004, que pretende garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros mediante una interpretación amplia de los derechos que se les reconocen.
- 34 En una situación como la que se examina en el litigio principal, lo anterior llevaría, por lo demás, a hacer recaer en los pasajeros afectados las dificultades y las grandes molestias inherentes a una denegación de embarque, a pesar de que tal denegación de embarque es imputable, en cualquier caso, únicamente al transportista, el cual, o bien fue el causante del retraso del primer vuelo –operado por esa misma compañía aérea–, o bien consideró erróneamente que los pasajeros afectados no podrían presentarse a tiempo para embarcar en el siguiente vuelo, o bien, por último, vendió billetes para unos vuelos sucesivos en los que el tiempo disponible para tomar el siguiente vuelo era insuficiente.
- 35 En consecuencia, no hay motivos razonables para una denegación de embarque como la que se examina en el litigio principal, que debe calificarse, por tanto, de «denegación de embarque» en el sentido del artículo 2, letra j), de dicho Reglamento.
- 36 Habida cuenta de las consideraciones expuestas, procede responder a la cuestión planteada que el artículo 2, letra j), del Reglamento n° 261/2004, puesto en relación con el artículo 3, apartado 2, del mismo Reglamento, debe interpretarse en el sentido de que está comprendida en el concepto de «denegación de embarque» una situación en la que, en el contexto de un contrato de transporte

único que comprende varias reservas en vuelos inmediatamente sucesivos y para los cuales la facturación se ha realizado simultáneamente, un transportista aéreo deniega el embarque a ciertos pasajeros porque el primer vuelo incluido en la reserva ha experimentado un retraso imputable a ese transportista y este último ha previsto erróneamente que esos pasajeros no llegarán a tiempo para embarcar en el segundo vuelo.

Costas

- ³⁷ 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 Tercera) declara:

El artículo 2, letra j), del Reglamento (CE) n° 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° 295/91, puesto en relación con el artículo 3, apartado 2, del mismo Reglamento, debe interpretarse en el sentido de que está comprendida en el concepto de «denegación de embarque» una situación en la que, en el contexto de un contrato de transporte único que comprende varias reservas en vuelos inmediatamente sucesivos y para los cuales la facturación se ha realizado simultáneamente, un transportista aéreo deniega el embarque a ciertos pasajeros porque el primer vuelo incluido en la reserva ha experimentado un retraso imputable a ese transportista y este último ha previsto erróneamente que esos pasajeros no llegarán a tiempo para embarcar en el segundo vuelo.

Firmas