



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava)

de 30 de abril de 2020 *

«Procedimiento prejudicial — Transportes aéreos — Reglamento (CE) n.º 261/2004 — Compensación a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque — Denegación de embarque — Cancelación — Vuelo con conexión directa — Modificación de la reserva de uno de los vuelos que componen el transporte aéreo en contra de la voluntad del pasajero — Llegada del pasajero a su destino final sin retraso»

En el asunto C-191/19,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Fráncfort del Meno, Alemania), mediante resolución de 20 de febrero de 2019, recibida en el Tribunal de Justicia el 27 de febrero de 2019, en el procedimiento seguido entre

OI

y

Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S. A.,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava),

integrado por la Sra. L. S. Rossi, Presidenta de Sala, y los Sres. J. Malenovský (Ponente) y F. Biltgen, Jueces;

Abogado General: Sr. P. Pikamäe;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de OI, por la Sra. F. Puschkarski, Rechtsanwältin;
- en nombre del Gobierno alemán, por los Sres. J. Möller y M. Hellmann y por la Sra. A. Berg, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno austriaco, por la Sra. J. Schmoll, en calidad de agente;
- en nombre de la Comisión Europea, por el Sr. B. Bertelmann y la Sra. N. Yerrell, en calidad de agentes;

* Lengua de procedimiento: alemán.

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 de los artículos 4, apartado 3, 5, apartado 1, letra c), inciso iii), y 7 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 OI y Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S. A. (en lo sucesivo, «Air Nostrum»), en relación con una solicitud de compensación presentada por OI al amparo del Reglamento n.º 261/2004 debido a los cambios efectuados en su reserva en contra de su voluntad.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

- 3 A tenor de los considerandos 1 a 4, 9 y 10 del Reglamento n.º 261/2004:
 - «(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.
 - (2) Las denegaciones de embarque y las cancelaciones o los grandes retrasos de los vuelos ocasionan graves trastornos y molestias a los pasajeros.
 - (3) A pesar de que el Reglamento (CEE) n.º 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 1991, L 36, p. 5)], 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.»

4 El artículo 1, apartado 1, de dicho Reglamento dispone lo siguiente:

«El presente Reglamento establece, bajo las condiciones en él detalladas, los derechos mínimos que asistirán a los pasajeros en caso de:

- a) denegación de embarque contra su voluntad;
- b) cancelación de su vuelo;
- c) retraso de su vuelo.»

5 El artículo 2, letras h), j) y l), de dicho Reglamento está redactado como sigue:

«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;

[...]

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;

[...]

l) cancelación, la no realización de un vuelo programado y en el que había reservada al menos una plaza.»

6 A tenor del artículo 3, apartados 1 y 2, del Reglamento n.º 261/2004:

«1. El presente Reglamento será aplicable:

- a) a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado;
- b) a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en un tercer país con destino a otro situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado, a menos que disfruten de beneficios o compensación y de asistencia en ese tercer país, cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en cuestión sea un transportista comunitario.

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
- b) hayan sido transbordados por un transportista aéreo u operador turístico del vuelo para el que disponían de una reserva a otro vuelo, independientemente de los motivos que haya[n] dado lugar al transbordo.»

7 El artículo 4, apartado 3, del mismo Reglamento es del siguiente tenor:

«En caso de que deniegue el embarque a los pasajeros contra la voluntad de estos, 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 5, apartado 1, letra c), de dicho Reglamento dispone:

«En caso de cancelación de un vuelo:

[...]

- c) los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7, a menos que:
 - i) se les informe de la cancelación al menos con dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista, o
 - ii) se les informe de la cancelación con una antelación de entre dos semanas y siete días con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca un transporte alternativo que les permita salir con no más de dos horas de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de cuatro horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista, o
 - iii) se les informe de la cancelación con menos de siete días de antelación con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca tomar otro vuelo que les permita salir con no más de una hora de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de dos horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista.»

9 El artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004 está redactado como sigue:

«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 cuestiones prejudiciales

- 10 La demandante en el litigio principal reservó, por medio del operador turístico L'TUR Tourismus AG, un vuelo con conexión directa que le permitía volar desde Jerez de la Frontera (Cádiz), vía Madrid, hasta Fráncfort del Meno (Alemania). Dicho vuelo con conexión directa, que dio lugar a una reserva única, estaba compuesto por un primer vuelo con el número IB 8505, operado por Air Nostrum, con salida desde Jerez de la Frontera y destino a Madrid, cuyo despegue estaba previsto el 3 de octubre de 2015 a las 13.35 y cuya llegada estaba programada ese mismo día a las 14.45, y por un segundo vuelo con el número AB 5325, con salida desde Madrid y destino a Fráncfort del Meno, con despegue previsto el 3 de octubre de 2015 a las 20.00 y llegada programada ese mismo día a las 22.40.
- 11 La reserva de que disponía la demandante en el litigio principal fue modificada en contra de su voluntad, de manera que, en lugar de su reserva en el primer vuelo IB 8505, se le atribuyó otra en el vuelo IB 8507, que despegó de Jerez de la Frontera el 3 de octubre de 2015 alrededor de las 17.55 y aterrizó en Madrid ese mismo día hacia las 19.05.
- 12 La demandante en el litigio principal salió de Madrid a las 20.00, en el vuelo de conexión inicialmente previsto, y llegó a Fráncfort del Meno diez minutos antes de la hora inicialmente programada.
- 13 Interpuso ante el Amtsgericht Frankfurt am Main (Tribunal de lo Civil y Penal de Fráncfort del Meno, Alemania) una demanda con el fin de que se condenase a Air Nostrum a pagarle una compensación sobre la base del Reglamento n.º 261/2004 debido a las modificaciones efectuadas unilateralmente. Dicho tribunal desestimó la demanda de la demandante en el litigio principal, ya que esta había llegado a su destino final dentro de los plazos establecidos en el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento n.º 261/2004.
- 14 La demandante en el litigio principal interpuso recurso de apelación contra dicha resolución ante el Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Fráncfort del Meno, Alemania), al considerar que tiene derecho a una compensación por denegación de embarque con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento n.º 261/2004 y que ese derecho no puede ser objeto de ninguna de las restricciones previstas en el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), de dicho Reglamento para los casos de cancelación de vuelos.
- 15 Dicho órgano jurisdiccional señala que la resolución del litigio pendiente ante él depende de la respuesta que el Tribunal de Justicia dé a las cuestiones prejudiciales planteadas. Considera, en primer lugar, que la demandante en el litigio principal únicamente puede solicitar una compensación al amparo del Reglamento n.º 261/2004 si la modificación de su reserva dio lugar a una denegación de embarque. En efecto, entiende que en el presente asunto no se trata de un caso de cancelación de un vuelo, ya que el vuelo en que debía viajar inicialmente la demandante en el litigio principal se realizó. El órgano jurisdiccional remitente considera que la modificación de la reserva de un pasajero en contra de la voluntad de este, que lleva a cambiar su reserva por otra para un vuelo posterior, está

comprendida en el artículo 4, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, si el vuelo inicial se realiza. En su opinión, una interpretación diferente de esta disposición podría dar lugar a que los transportistas aéreos eludiesen los efectos jurídicos de dicho Reglamento.

- 16 En segundo lugar, el referido órgano jurisdiccional se pregunta si el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento n.º 261/2004 puede aplicarse por analogía a los supuestos de denegación de embarque contemplados en el artículo 4, apartado 3, del citado Reglamento.
- 17 En estas circunstancias, el Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Fráncfort del Meno) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:
- «1) En el caso de un pasajero que dispone de una reserva confirmada para un vuelo concreto y al que, cuando se presenta en el aeropuerto para realizar la facturación, se le cambia la reserva por otra para un vuelo posterior, en contra de su voluntad, ¿constituye dicha modificación de la reserva una denegación de embarque en el sentido del artículo 4, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, si el vuelo para el que el pasajero disponía de la reserva confirmada se efectúa de todas formas?
- 2) En caso de respuesta afirmativa, ¿la disposición del artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento n.º 261/2004 debe aplicarse por analogía a los supuestos de denegación de embarque en el sentido del artículo 4, apartado 3, del citado Reglamento?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre la primera cuestión prejudicial

- 18 Mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta si el artículo 4, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que constituye una denegación de embarque, a efectos de dicha disposición, la modificación, en contra de su voluntad, de la reserva de un pasajero que dispone de una reserva confirmada para un vuelo concreto y al que se le cambia esta por otra para un vuelo posterior cuando se presenta en el aeropuerto para «realizar la facturación» si el vuelo para el que disponía de la referida reserva se efectúa.
- 19 Con carácter preliminar, debe recordarse que, según reiterada jurisprudencia, en el marco del procedimiento de cooperación entre los órganos jurisdiccionales nacionales y el Tribunal de Justicia establecido por el artículo 267 TFUE, corresponde a este último proporcionar al órgano jurisdiccional nacional una respuesta útil que le permita dirimir el litigio del que conoce. Desde este punto de vista, incumbe, en su caso, al Tribunal de Justicia reformular las cuestiones que se le han planteado (véase, en este sentido, la sentencia de 17 de septiembre de 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, apartado 32 y jurisprudencia citada).
- 20 Procede hacer uso de esta facultad en el marco del presente procedimiento prejudicial.
- 21 En efecto, de la resolución de remisión no se desprende que la demandante en el litigio principal se hubiera presentado efectivamente para facturar dentro de los plazos establecidos en el artículo 3, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004.
- 22 Por lo tanto, el Tribunal de Justicia no está en condiciones de pronunciarse sobre si una situación como la que dio lugar al presente asunto puede tener cabida en el artículo 4, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004.

- 23 Sin embargo, ha quedado acreditado que la demandante en el litigio principal realizó su desplazamiento aéreo en un vuelo con conexión directa, entendiéndose que, pese a la modificación que afectó al primero de los vuelos de los que se componía ese transporte, llegó a su destino final en el segundo de los vuelos que componía ese transporte que había reservado.
- 24 Además, ha quedado acreditado que la cuestión planteada se inscribe en el marco de un litigio relativo al pago, por el transportista aéreo, de una compensación en virtud del artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004.
- 25 Por lo tanto, habida cuenta de estos elementos y a fin de proporcionar al órgano jurisdiccional remitente una respuesta útil para que pueda resolver el litigio del que conoce, procede reformular su primera cuestión y considerar que pregunta, esencialmente, si el Reglamento n.º 261/2004, y en particular su artículo 7, deben interpretarse en el sentido de que se adeudará una compensación a un pasajero que disponga de una reserva única para un vuelo con conexión directa cuando su reserva se haya modificado en contra de su voluntad, con la consecuencia, por una parte, de que no haya embarcado en el primero de los vuelos que componen su transporte reservado, pese a efectuarse dicho vuelo, y, por otra, de que se le haya cambiado la reserva por otra para un vuelo posterior que le haya permitido embarcar en el segundo vuelo que componía su transporte reservado y, por lo tanto, llegar a su destino final a la hora de llegada inicialmente programada.
- 26 A este respecto, procede señalar que un vuelo con una o varias conexiones que haya sido objeto de una única reserva forma un conjunto a los efectos del derecho a compensación de los pasajeros establecido por el Reglamento n.º 261/2004 (véase, en este sentido, la sentencia de 31 de mayo de 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, apartados 18 y 19).
- 27 Por lo tanto, el Tribunal de Justicia ha extraído consecuencias jurídicas de la situación del pasajero afectado tal como se presente al final de su transporte aéreo, a saber, a la llegada a su destino final, definido en el artículo 2, letra h), del Reglamento n.º 261/2004 (véanse, en este sentido, las sentencias de 31 de mayo de 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, apartado 17, y de 26 de febrero de 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, apartados 34 y 35).
- 28 En el caso de vuelos con conexión, esta interpretación resulta de los propios términos de dicho artículo 2, letra h), según los cuales «no se tomarán en consideración vuelos de conexión alternativos si se respeta la hora de llegada inicialmente programada».
- 29 Por lo que respecta, más concretamente, al derecho a compensación en el caso de un vuelo con conexión directa, el Tribunal de Justicia ha declarado que el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que debe recibir una compensación el pasajero que ha llegado a su destino final con un retraso igual o superior a tres horas con respecto a la hora de llegada programada (véase, en este sentido, la sentencia de 26 de febrero de 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, apartado 47).
- 30 En el presente asunto, ha quedado acreditado que, al término de su transporte aéreo, la demandante en el litigio principal llegó a su destino final sin retraso con respecto a la hora de llegada inicialmente programada.
- 31 Por consiguiente, no tiene derecho a compensación con arreglo al artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004.
- 32 Es cierto que, por una parte, como se desprende de sus considerandos 1 y 2, el Reglamento n.º 261/2004 tiene por objeto remediar los graves trastornos y molestias que sufren los pasajeros en los transportes aéreos y, por otra parte, la modificación de la reserva de un vuelo que compone el

transporte ocasiona molestias al pasajero afectado. Ahora bien, tales molestias no pueden considerarse «graves», en el sentido de dicho Reglamento, cuando ese pasajero llega a su destino final a la hora de llegada inicialmente programada.

- 33 En estas circunstancias, sería contrario a la finalidad del Reglamento n.º 261/2004 compensar a un pasajero como la demandante en el litigio principal en virtud del artículo 7 del mismo.
- 34 Habida cuenta de todas las consideraciones anteriores, procede responder a la primera cuestión prejudicial que el Reglamento n.º 261/2004, y en particular su artículo 7, deben interpretarse en el sentido de que no se adeudará una compensación a un pasajero que disponga de una reserva única para un vuelo con conexión directa cuando su reserva se haya modificado en contra de su voluntad, con la consecuencia, por una parte, de que no haya embarcado en el primero de los vuelos que componen su transporte reservado, pese a efectuarse dicho vuelo, y, por otra, de que se le haya cambiado la reserva por otra para un vuelo posterior que le haya permitido embarcar en el segundo vuelo que componía su transporte reservado y, por lo tanto, llegar a su destino final a la hora de llegada inicialmente programada.

Sobre la segunda cuestión prejudicial

- 35 Habida cuenta de la respuesta dada a la primera cuestión prejudicial, no procede responder a la segunda.

Costas

- 36 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional remitente, 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 Octava) declara:

El 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 su artículo 7, deben interpretarse en el sentido de que no se adeudará una compensación a un pasajero que disponga de una reserva única para un vuelo con conexión directa cuando su reserva se haya modificado en contra de su voluntad, con la consecuencia, por una parte, de que no haya embarcado en el primero de los vuelos que componen su transporte reservado, pese a efectuarse dicho vuelo, y, por otra, de que se le haya cambiado la reserva por otra para un vuelo posterior que le haya permitido embarcar en el segundo vuelo que componía su transporte reservado y, por lo tanto, llegar a su destino final a la hora de llegada inicialmente programada.

Firmas