



Recopilación de la Jurisprudencia

AUTO DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava)

de 2 de diciembre de 2022 *

«Procedimiento prejudicial — Artículo 99 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia — Transportes aéreos — Reglamento (CE) n.º 261/2004 — Artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii) — Compensación y asistencia a los pasajeros — Cancelación de un vuelo — Derecho a compensación en caso de oferta de transporte alternativo — Requisitos — Divergencia entre las diferentes versiones lingüísticas de una disposición del Derecho de la Unión — Vuelo alternativo que permite a los pasajeros salir con no más de una hora de antelación con respecto a la hora de salida prevista»

En el asunto C-229/22,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Tribunalul Specializat Cluj (Tribunal Especializado de Cluj, Rumanía), mediante resolución de 25 de enero de 2022, recibida en el Tribunal de Justicia el 29 de marzo de 2022, en el procedimiento entre

NC

y

Compania Națională de Transporturi Aeriene Tarom SA,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava),

integrado por el Sr. M. Safjan, Presidente de Sala, y los Sres. N. Jääskinen y M. Gavalec (Ponente),
Jueces;

Abogada General: Sra. L. Medina;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, tras oír a la Abogada General, de resolver mediante auto motivado de conformidad con el artículo 99 de su Reglamento de Procedimiento;

dicta el siguiente

* Lengua de procedimiento: rumano.

Auto

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), 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 un pasajero, NC, y el transportista aéreo Compania Națională de Transporturi Aeriene Tarom SA (en lo sucesivo, «Tarom»), en relación con la negativa de este último a compensar al pasajero por el aplazamiento de la hora de salida inicialmente prevista para su vuelo.

Marco jurídico

- 3 Los considerandos 1 y 12 del Reglamento n.º 261/2004 enuncian lo siguiente:
 - «(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.
 - [...]
 - (12) Asimismo, deben reducirse los trastornos y molestias que ocasiona a los pasajeros la cancelación de un vuelo. A fin de alcanzar este objetivo, debe inducirse a los transportistas aéreos a informar a los pasajeros de las cancelaciones antes de la hora de salida prevista y ofrecerles, además, un transporte alternativo razonable, de modo que los pasajeros puedan optar por otra solución. Los transportistas aéreos deben compensar a los pasajeros si no hacen lo anterior, excepto en el caso de que las cancelaciones se produzcan debido a circunstancias extraordinarias que no hubieran podido evitarse incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables.»
- 4 A tenor del artículo 5 de dicho Reglamento, titulado «Cancelación de vuelos»:
 - «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:
 - [...]
 - 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 7 del mismo Reglamento, que lleva como epígrafe «Derecho a compensación», establece 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;

[...]

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.»

Litigio principal y cuestión prejudicial

- 6 El demandante en el litigio principal reservó con Tarom un vuelo con salida desde Cluj-Napoca (Rumanía) y con destino a Bucarest (Rumanía). Ese vuelo debía ser realizado por dicho transportista aéreo el 18 de mayo de 2020, con un despegue previsto a las 19.40 y un aterrizaje previsto para el mismo día a las 20.50.
- 7 Cuando el 18 de mayo de 2020 el demandante en el litigio principal se presentó a las 18 horas en el aeropuerto de Cluj-Napoca para el embarque, se le informó de que el vuelo directo Cluj-Napoca — Bucarest para el que había efectuado una reserva había sido sustituido por un vuelo con una escala en Iași (Rumanía). Aceptó ese vuelo, que despegó de Cluj-Napoca ese mismo día a las 19.55 y aterrizó en Bucarest a las 22.30.
- 8 Al considerar que el vuelo del 18 de mayo de 2020 para el que había efectuado una reserva había sido cancelado, el demandante en el litigio principal solicitó ese mismo día a Tarom, por correo electrónico, que le abonara la compensación de 250 euros prevista en el artículo 7, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 261/2004, en relación con su artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii).
- 9 A raíz de la negativa de Tarom a estimar su solicitud, el demandante en el litigio principal presentó el 17 de agosto de 2020 una demanda ante la Judecătoria Cluj-Napoca (Tribunal de Primera Instancia de Cluj-Napoca, Rumanía) con el fin de obtener el pago de la compensación reclamada. Mediante sentencia de 26 de febrero de 2021, dicho órgano jurisdiccional desestimó la demanda por considerar que era aplicable la excepción al derecho a compensación de un pasajero en caso de cancelación de un vuelo, prevista en el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), de dicho Reglamento, puesto que el demandante en el litigio principal solo había sufrido un retraso de una hora y cuarenta minutos en la llegada.

- 10 Este último interpuso recurso de apelación contra dicha sentencia ante el Tribunalul Specializat Cluj (Tribunal Especializado de Cluj, Rumanía), alegando, en particular, la infracción del artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento n.º 261/2004, pues el vuelo alternativo no había despegado como muy tarde una hora antes de la hora de salida prevista.
- 11 A este respecto, el órgano jurisdiccional remitente señala que la citada disposición prevé en su versión rumana que, en caso de cancelación de un vuelo, los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo con arreglo al artículo 7 de dicho Reglamento, salvo que se les informe de la cancelación del vuelo menos de siete días antes de la hora de salida prevista y el transportista les ofrezca un vuelo alternativo que les permita salir como muy tarde una hora antes de la hora de salida prevista y llegar a su destino final menos de dos horas después de la hora de llegada prevista («în cazul în care sunt informați despre această anulare cu mai puțin de șapte zile înainte de ora de plecare prevăzută și li se oferă o redirectionare care să le permită să plece cel târziu cu o oră înainte de ora de plecare prevăzută și să ajungă la destinația finală în mai puțin de două ore după ora de sosire prevăzută»).
- 12 Sin embargo, dicho órgano jurisdiccional observa que la versión rumana de la citada disposición difiere de otras versiones lingüísticas en lo que atañe a la determinación de la hora de salida del vuelo alternativo. En efecto, mientras que la versión rumana del artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento n.º 261/2004 establece que la hora de salida del vuelo alternativo debe fijarse «como muy tarde» una hora antes de la hora de salida del vuelo que fue cancelado, las versiones en lengua inglesa («no more than one hour before the scheduled time of departure») y en lengua francesa («au plus tôt une heure avant l'heure de départ prévue») de esta disposición prevén que la salida del vuelo alternativo no puede anticiparse más de una hora respecto de la hora de salida del vuelo cancelado. El órgano jurisdiccional remitente, a la vez que subraya que de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia relativa a este Reglamento parece desprenderse que procede atribuir a la excepción prevista en su artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), el sentido que resulta, en particular, de las versiones en lengua inglesa y francesa de dicha disposición, considera necesario que el Tribunal de Justicia determine la interpretación correcta de tal disposición.
- 13 Dadas estas circunstancias, el Tribunalul Specializat Cluj (Tribunal Especializado de Cluj) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la cuestión prejudicial siguiente:

«¿Debe interpretarse el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento n.º 261/2004:

a) en el sentido de que el transportista aéreo está exento del abono de la compensación cuando a los pasajeros afectados 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, como muy tarde, con 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,

o, por el contrario,

b) en el sentido de que el transportista aéreo está exento del abono de la compensación cuando a los pasajeros afectados 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?»

Sobre la cuestión prejudicial

- 14 En virtud del artículo 99 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia, cuando la respuesta a una cuestión prejudicial pueda deducirse claramente de la jurisprudencia o cuando la respuesta a tal cuestión no suscite ninguna duda razonable, el Tribunal de Justicia podrá decidir en cualquier momento, a propuesta del Juez Ponente y tras oír al Abogado General, resolver mediante auto motivado.
- 15 Procede aplicar esta disposición en el presente procedimiento prejudicial.
- 16 Mediante su cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que, en caso de cancelación de un vuelo, los pasajeros afectados tienen derecho a una compensación del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7 de dicho Reglamento, a menos que se les informe de la cancelación con menos de siete días de antelación con respecto a la hora de salida prevista y ese transportista aéreo 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 menos de dos horas después de la hora de llegada prevista.
- 17 Procede señalar que existe una divergencia entre las diferentes versiones lingüísticas del artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento n.º 261/2004.
- 18 En efecto, de una comparación de tales versiones se desprende que, en las versiones en lengua rumana y búlgara de la citada disposición, los pasajeros cuyo vuelo fue cancelado tienen derecho, de conformidad con el artículo 7 de dicho Reglamento, a una indemnización del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, a menos que, cuando se les informe de la cancelación del vuelo menos de siete días antes de la hora de salida prevista, este transportista les ofrezca un vuelo alternativo que les permita salir «como muy tarde» una hora antes de la hora de salida prevista («cel târziu cu o oră înainte de ora de plecare prevăzută» y «което им позволява да заминат не по-късно от един час преди началото на полета по разписание») y llegar a su destino final menos de dos horas después de la hora de llegada prevista.
- 19 En cambio, en su versión en lengua francesa, el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento n.º 261/2004 establece que, en caso de cancelación de un vuelo, los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo con arreglo al artículo 7 de dicho Reglamento, a menos que se les informe de la cancelación del vuelo menos de siete días de antelación con respecto a la hora de salida prevista, si se les ofrece un vuelo alternativo que les permita salir «como muy pronto» una hora antes de la hora de salida prevista y llegar a su destino final menos de dos horas después de la hora de llegada prevista.
- 20 Las otras veinte versiones lingüísticas de esta disposición se corresponden con la versión en francés de la misma, es decir, las versiones en español («que les permita salir con no más de una hora de antelación con respecto a la hora de salida prevista»), en checo («které jim umožní odletět nejdříve jednu hodinu před plánovaným časem odletu»), en danés («så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt»), en alemán («ermöglicht, nicht mehr als eine Stunde vor der planmäßigen Abflugzeit abzufliegen»), en estonio («võimaldab neil välja lennata mitte rohkem kui üks tund enne kavandatud väljumisaega»), en griego («επιτρέπει να φύγουν όχι περισσότερο από μία ώρα νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης»), en inglés («allowing them to depart no more than one hour before the scheduled time of departure»), en

croata («čime im je omogućeno da otputuju ne više od sat vremena ranije od predviđenog vremena polaska»), en italiano («partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto»), en letón («viņi var izlidot ne vairāk kā vienu stundu pirms iepriekš paredzētā izlidošanas»), en lituano («išvykstant ne daugiau kaip viena valanda anksčiau už numatytą išvykimo laiką»), en húngaro («hogy legfeljebb egy órával a menetrend szerinti indulás időpontja előtt induljanak»), en maltés («li tħallihom jitolqu mhux aktar minn siegħa qabel il-hin tat-tluq skedat»), en neerlandés («die niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt»), en polaco («umożliwiająca im wylot nie więcej niż godzinę przed planowym czasem odlotu»), en portugués («que lhes permitisse partir até uma hora antes da hora programada de partida»), en eslovaco («ktoré im umožní odletieť maximálne hodinu pred plánovaným časom odletu»), en esloveno («ki jim zagotavlja odhod največ eno uro pred odhodom po voznem redu in prihod»), en finés («jonka mukaan hänen olisi lähdettävä korkeintaan tuntia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa») y en sueco («så att de kan avresa högst en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden»).

- 21 En este contexto, es preciso recordar que la formulación utilizada en una de las versiones lingüísticas de una disposición del Derecho de la Unión no puede constituir la única base para la interpretación de dicha disposición, ni se le puede reconocer carácter prioritario frente a otras versiones lingüísticas. Las disposiciones de Derecho de la Unión deben, en efecto, ser interpretadas y aplicadas de modo uniforme, a la luz de las versiones en todas las lenguas de la Unión. En caso de divergencia entre versiones lingüísticas de una disposición del Derecho de la Unión, la disposición de que se trate debe interpretarse en función de la estructura general y de la finalidad de la normativa en que se integra (véanse, en este sentido, las sentencias de 27 de octubre de 1977, Bouchereau, 30/77, EU:C:1977:172, apartado 14; de 9 de julio de 2020, Banca Transilvania, C-81/19, EU:C:2020:532, apartado 33, y de 30 de junio de 2022, Allianz Elementar Versicherung, C-652/20, EU:C:2022:514, apartado 36).
- 22 A este respecto, procede señalar que, como se desprende de sus considerandos 1 y 12, el Reglamento n.º 261/2004 pretende reforzar los derechos de los pasajeros del transporte aéreo. En efecto, la actuación de la Unión en el ámbito del transporte aéreo tiene por objeto, en particular, garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros, en particular mitigando las dificultades y molestias ocasionadas por las cancelaciones de vuelos.
- 23 En este contexto, del artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), de dicho Reglamento se desprende que, en las condiciones precisadas por esa disposición, tendrán derecho a una compensación a tanto alzado los pasajeros informados de la cancelación de su vuelo menos de siete días antes de la hora de salida prevista a los que el transportista aéreo no pueda ofrecer un transporte alternativo a través de un vuelo que salga como muy pronto una hora antes de la hora de salida prevista y que llegue al destino final menos de dos horas después de la hora de llegada prevista.
- 24 Así pues, esta disposición establece dos requisitos acumulativos, a saber, un transporte alternativo a través de un vuelo que, por un lado, salga como muy pronto una hora antes de la hora de salida prevista, y, por otro lado, llegue al destino final menos de dos horas después de la hora de llegada prevista. Por lo tanto, el pasajero afectado tiene derecho a una compensación solo en caso de que no concurren estos dos requisitos (véase, en este sentido, el auto de 27 de junio de 2018, flightright, C-130/18, no publicado, EU:C:2018:496, apartado 17).
- 25 A este respecto, procede señalar que dicha disposición proporciona al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo cierto margen de maniobra para, sin tener que abonarle una compensación, ofrecer al pasajero de un vuelo cancelado *in extremis* un vuelo alternativo cuya

duración sea superior a la del vuelo cancelado. Si el referido transportista opta por tal vuelo alternativo, la citada disposición le permite adelantar una hora la salida del pasajero y diferir su llegada menos de dos horas.

- 26 Este margen de maniobra varía en función de la antelación con la que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo informe al pasajero de la cancelación de su vuelo, siendo tal margen más amplio en la situación contemplada en el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso ii), de dicho Reglamento y más limitado en la contemplada en el apartado 1, letra c), inciso iii), del mismo artículo. En este último supuesto, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo debe ofrecer al pasajero tomar otro vuelo cuyos horarios difieran lo menos posible de los previstos inicialmente.
- 27 Pues bien, la versión rumana del artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), de dicho Reglamento no garantiza que los horarios del vuelo alternativo propuesto difieran lo menos posible de los inicialmente previstos. En efecto, esta versión lingüística, al igual que la versión búlgara, permite, en la práctica, que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo adelante a su gusto y de manera casi ilimitada la hora de salida de una aeronave, lo que vulnera el objetivo del Reglamento n.º 261/2004 consistente en garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros y puede menoscabar la seguridad de las relaciones contractuales, creando un desequilibrio muy nítido en favor de ese transportista.
- 28 Por consiguiente, habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la cuestión prejudicial planteada que el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que, en caso de cancelación de un vuelo, los pasajeros afectados tienen derecho a una compensación del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7 de dicho Reglamento, a menos que se les informe de la cancelación con menos de siete días de antelación con respecto a la hora de salida prevista y ese transportista aéreo 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 menos de dos horas después de la hora de llegada prevista.

Costas

- 29 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.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Octava) declara:

El artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento 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,

en caso de cancelación de un vuelo, los pasajeros afectados tienen derecho a una compensación del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7 de dicho Reglamento, a menos que se les informe de la cancelación con menos de siete días de antelación con respecto a la hora de salida prevista y ese transportista aéreo 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 menos de dos horas después de la hora de llegada prevista.

Firmas