



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Gran Sala)

de 26 de febrero de 2013*

«Procedimiento prejudicial — Transporte aéreo — Reglamento (CE) n° 261/2004 — Artículos 6 y 7 — Vuelo con una o más conexiones — Constatación de un retraso en la llegada al destino final — Duración del retraso igual o superior a tres horas — Derecho de los pasajeros a compensación»

En el asunto C-11/11,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Bundesgerichtshof (Alemania), mediante resolución de 9 de diciembre de 2010, recibida en el Tribunal de Justicia el 11 de enero de 2011, en el procedimiento entre

Air France SA

y

Heinz-Gerke Folkerts,

Luz-Tereza Folkerts,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Gran Sala),

integrado por el Sr. V. Skouris, Presidente, el Sr. K. Lenaerts, Vicepresidente, el Sr. A. Tizzano, la Sra. R. Silva de Lapuerta, los Sres. M. Ilešič, J. Malenovský (Ponente), la Sra. M. Berger y el Sr. E. Jarašiūnas, Presidentes de Sala, y los Sres. E. Juhász, A. Borg Barthet, U. Lõhmus, la Sra. A. Prechal, y los Sres. C.G. Fernlund, J.L. da Cruz Vilaça, y C. Vajda, Jueces;

Abogado General: Sr. Y. Bot;

Secretario: Sr. M. Aleksejev, administrador;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 27 de noviembre de 2012; consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de Air France SA, por el Sr. G. Toussaint, Rechtsanwalt;
- en nombre del Gobierno alemán, por la Sra. J. Kemper, en calidad de agente;
- en nombre del Gobierno francés, por los Sres. G. de Bergues y M. Perrot, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno italiano, por la Sra. G. Palmieri, en calidad de agente, asistida por la Sra. C. Colelli, avvocato dello Stato;

* Lengua de procedimiento: alemán.

- en nombre del Gobierno polaco, por el Sr. M. Szpunar, en calidad de agente;
- en nombre del Gobierno del Reino Unido, por el Sr. S. Ossowski, en calidad de agente, asistido por el Sr. D. Beard, Barrister;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. K. Simonsson y K.-P. Wojcik, 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 versa sobre la interpretación de los artículos 6 y 7 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 Dicha petición fue presentada en el marco de un litigio entre la compañía Air France SA (en lo sucesivo, «Air France») y el Sr. y la Sra. Folkerts, la cual tenía una reserva para volar de Bremen (Alemania) a Asunción (Paraguay) con escalas en París (Francia) y São Paulo (Brasil), en relación con la indemnización del perjuicio que considera haber sufrido a raíz del retraso con el que llegó a su destino final.

Marco jurídico

Derecho internacional

- 3 El Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, concluido en Montreal el 28 de mayo de 1999 (en lo sucesivo, «Convenio de Montreal»), fue firmado por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1989 y aprobado en nombre de ésta mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001 (DO L 194, p. 38).
- 4 Los artículos 17 a 37 del Convenio de Montreal forman su capítulo III, que lleva por título «Responsabilidad del transportista y medida de la indemnización del daño».
- 5 El artículo 19 de este Convenio, titulado «Retraso», dispone:

«El transportista es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga. Sin embargo, el transportista no será responsable del daño ocasionado por retraso si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y a otros, adoptar dichas medidas.»
- 6 El artículo 22, apartado 1, de dicho Convenio limita la responsabilidad del transportista por los daños sufridos por los pasajeros a consecuencia de un retraso a la cantidad de 4.150 derechos especiales de giro por pasajero.

Derecho de la Unión

7 Los considerandos 1 a 4 y 15 del Reglamento n° 261/2004 establecen:

- «(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° 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)] 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.

[...]

- (15) Debe considerarse que concurren circunstancias extraordinarias cuando las repercusiones de una decisión de gestión del tránsito aéreo, en relación con una aeronave determinada y en una fecha determinada, den lugar a un gran retraso, a un retraso de un día para el otro o a la cancelación de uno o más vuelos de la aeronave, aunque el transportista aéreo interesado haya hecho todo lo posible por evitar dichos retrasos o cancelaciones.»

8 El artículo 1, apartado 1, del Reglamento n° 261/2004, titulado «Objeto», dispone:

«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.»

9 A tenor del artículo 2 del Reglamento n° 261/2004, titulado «Definiciones»:

«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;»

10 El artículo 5 del Reglamento n° 261/2004, que lleva por título «Cancelación de vuelos», dispone:

«1. En caso de cancelación de un vuelo:

- a) el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá asistencia a los pasajeros afectados conforme al artículo 8; y
- b) el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá asistencia a los pasajeros afectados conforme a la letra a) del apartado 1 y el apartado 2 del artículo 9 así como, en caso de que se les ofrezca un transporte alternativo cuando la salida prevista del nuevo vuelo sea como mínimo al día siguiente de la salida programada del vuelo cancelado, la asistencia especificada en las letras b) y c) del apartado 1 del artículo 9, y
- 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.

[...]

3. Un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no está obligado a pagar una compensación conforme al artículo 7 si puede probar que la cancelación se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables.

[...]»

11 El artículo 6 del Reglamento n° 261/2004, titulado «Retraso», está redactado en los siguientes términos:

«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.»

12 El artículo 7 del Reglamento n° 261/2004, titulado «Derecho a compensación», establece:

«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.

2. En caso de que, con arreglo al artículo 8, se ofrezca a los pasajeros la posibilidad de ser conducidos hasta el destino final en un transporte alternativo con una diferencia en la hora de llegada respecto a la prevista para el vuelo inicialmente reservado:

- a) que no sea superior a dos horas, para todos los vuelos de 1.500 kilómetros o menos, o
- b) que no sea superior a tres horas, 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, o
- c) que no sea superior a cuatro horas, para todos los vuelos no comprendidos en a) o en b),

el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo podrá reducir en un 50 % la compensación prevista en el apartado 1.

[...]»

13 El artículo 8 del Reglamento n° 261/2004, titulado «Derecho al reembolso o a un transporte alternativo», es del siguiente tenor:

«1. Cuando se haga referencia a este artículo, se ofrecerán a los pasajeros las siguientes opciones:

- a)
 - el reembolso en siete días, según las modalidades del apartado 3 del artículo 7, del coste íntegro del billete en el precio al que se compró, correspondiente a la parte o partes del viaje no efectuadas y a la parte o partes del viaje efectuadas, si el vuelo ya no tiene razón de ser en relación con el plan de viaje inicial del pasajero, junto con, cuando proceda:
 - un vuelo de vuelta al primer punto de partida lo más rápidamente posible;

- b) la conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables, lo más rápidamente posible, o
- c) la conducción hasta el destino final, en condiciones de transporte comparables, en una fecha posterior que convenga al pasajero, en función de los asientos disponibles.

[...]»

14 El artículo 9 del Reglamento n° 261/2004, titulado «Derecho a atención», es del siguiente tenor:

«1. Cuando se haga referencia a este artículo, se ofrecerá gratuitamente a los pasajeros:

- a) comida y refrescos suficientes, en función del tiempo que sea necesario esperar;
- b) alojamiento en un hotel en los casos:
 - en que sea necesario pernoctar una o varias noches, o
 - en que sea necesaria una estancia adicional a la prevista por el pasajero;
- c) transporte entre el aeropuerto y el lugar de alojamiento (hotel u otros).

2. Además, se ofrecerán a los pasajeros gratuitamente dos llamadas telefónicas, télex o mensajes de fax, o correos electrónicos.

3. Al aplicar el presente artículo, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo prestará atención especial a las necesidades de las personas con movilidad reducida y de sus acompañantes, así como a las necesidades de los menores no acompañados.»

15 El artículo 13 del Reglamento n° 261/2004, titulado «Derecho de reparación», establece:

«Cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo abone una compensación o dé cumplimiento a las demás obligaciones que le impone el presente Reglamento, no podrá interpretarse que las disposiciones de este último limitan su derecho a reclamar una compensación a cualquier otra persona, incluidos terceros, de conformidad con la legislación aplicable. En especial, este Reglamento no limita en ningún modo el derecho del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo de tratar de lograr que un operador turístico u otra persona con quien el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo tiene un contrato le reembolse. Asimismo, ninguna disposición del presente Reglamento podrá interpretarse como una restricción al derecho del operador turístico o de un tercero, no pasajero, con quien el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo tenga un contrato, de solicitar de este último el reembolso o una compensación con arreglo a la legislación aplicable en la materia.»

Hechos del litigio principal y cuestiones prejudiciales

- 16 La Sra. Folkerts tenía una reserva para volar de Bremen a Asunción, con escalas en París y São Paulo.
- 17 Según el programa inicialmente previsto, el avión de la Sra. Folkerts debía despegar de Bremen el 16 de mayo de 2006 a las 6.30 y llegar a Asunción, su destino final, el mismo día a las 23.30.
- 18 El vuelo de Bremen con destino París, operado por la compañía Air France, tuvo retraso en su salida y no despegó hasta poco antes de las nueve horas, es decir con un retraso de alrededor de dos horas y media con respecto a la hora de salida programada. Cuando la Sra. Folkerts, que al despegar de

Bremen ya iba provista de sus tarjetas de embarque para la totalidad del viaje, llegó a París, el aparato de la compañía Air France, que debía efectuar la conexión con São Paulo, ya había despegado. Air France transfirió la reserva de la Sra. Folkerts a un vuelo posterior con destino a São Paulo. Debido a su llegada tardía a São Paulo, la Sra. Folkerts perdió el enlace con destino a Asunción previsto en un principio. Por tanto, no llegó a Asunción hasta el 17 de mayo de 2006 a las 10.30, es decir con un retraso de once horas con respecto a la hora inicialmente prevista.

- 19 En primera instancia, y posteriormente en apelación, la compañía Air France fue condenada a indemnizar a la Sra. Folkerts, incluyendo, en particular, una cantidad de 600 euros en virtud del artículo 7, apartado 1, letra c), del Reglamento n° 261/2004.
- 20 Air France interpuso recurso de casación ante el Bundesgerichtshof.
- 21 El órgano jurisdiccional remitente considera que la solución del citado recurso depende de si la Sra. Folkerts dispone, frente a Air France, de un derecho a compensación en aplicación del artículo 7 del Reglamento n° 261/2004.
- 22 El órgano jurisdiccional remitente sostiene, en efecto, que la Sra. Folkerts tiene derecho a una compensación por importe de 600 euros únicamente si la jurisprudencia del Tribunal de Justicia (sentencia de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros, C-402/07 y C-432/07, Rec. p. I-10923) –que reconoce al pasajero el derecho a una compensación en aplicación del artículo 7, apartado 1, del Reglamento n° 261/2004 también en caso de gran retraso– se aplica asimismo en el supuesto en que si bien no hay retraso con respecto a la hora prevista de salida, en el sentido del artículo 6, apartado 1, de dicho Reglamento, se ha llegado no obstante al destino final con un retraso igual o superior a tres horas con respecto a la hora de llegada inicialmente programada.
- 23 De ese modo, según el órgano jurisdiccional remitente, la cuestión de si el derecho a la compensación invocado por la demandada está fundamentado depende de si resulta posible recurrir al artículo 7, apartado 1, del Reglamento n° 261/2004 aunque no se haya producido ningún retraso en el sentido del artículo 6, apartado 1, de ese mismo Reglamento. En efecto, según el Bundesgerichtshof, la motivación de la sentencia Sturgeon y otros, antes citada, no permite determinar si, para originar un derecho a compensación en aplicación del artículo 7, apartado 1, del Reglamento n° 261/2004 únicamente es determinante la importancia del retraso constatado en la llegada del destino final o si el derecho a compensación debido a un retraso de ese tipo requiere, además, que se cumplan los requisitos de aplicación del artículo 6, apartado 1, de dicho Reglamento, es decir que el vuelo de que se trata ya haya sido retrasado en la salida en proporciones que excedan los umbrales definidos por dicha disposición.
- 24 En esas circunstancias, el Bundesgerichtshof decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales siguientes:
 - «1) ¿Tiene el pasajero aéreo derecho a compensación con arreglo al artículo 7 [del Reglamento n° 261/2004] cuando el retraso de la salida no excede los límites establecidos en el artículo 6, apartado 1, [de dicho] Reglamento, pero la llegada al último destino tiene lugar como mínimo tres horas después de la hora de llegada prevista?
 - 2) En caso de respuesta negativa a la primera cuestión:

Para determinar si existe un retraso en el sentido del artículo 6, apartado 1, del Reglamento [n° 261/2004] cuando el vuelo se compone de varias etapas, ¿debe tomarse como referencia cada una de estas etapas de vuelo o la distancia hasta el último destino?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre la primera cuestión

- 25 Mediante su primera cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 7 del Reglamento n° 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que se debe una compensación, sobre la base de dicho artículo, al pasajero de un vuelo con conexiones que ha sufrido un retraso en la salida inferior a los umbrales establecidos en el artículo 6 del citado Reglamento, pero que ha llegado a su destino final con un retraso igual o superior a tres horas con respecto a la hora de llegada programada.
- 26 En primer lugar, procede recordar que el Reglamento n° 261/2004 tiene por objeto, como se desprende de su artículo 1, apartado 1, conceder derechos mínimos a los pasajeros aéreos en tres tipos de situaciones distintas, a saber, denegación de embarque contra su voluntad, cancelación de su vuelo y, por último, de retraso de su vuelo.
- 27 Pues bien, del artículo 2 del Reglamento n° 261/2004, que enuncia las definiciones de alcance transversal, se desprende que, a diferencia de la denegación de embarque y de la cancelación de un vuelo, el retraso de un vuelo, como tal, no está definido en dicho artículo.
- 28 Por otra parte, procede señalar que el Reglamento n° 261/2004 contempla dos situaciones distintas de retraso de un vuelo.
- 29 Por un lado, en determinados contextos, como los del retraso de un vuelo previsto en el artículo 6 del Reglamento n° 261/2004, dicho Reglamento únicamente hace referencia al retraso de un vuelo con respecto a la hora de salida prevista.
- 30 Por otro lado, en otros contextos, el Reglamento n° 261/2004 trata la situación del retraso de un vuelo constatado en la llegada al destino final. De ese modo, en el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento n° 261/2004, el legislador de la Unión extrae consecuencias jurídicas del hecho de que los pasajeros cuyo vuelo ha sido cancelado y a los que el transportista aéreo ofrece tomar otro vuelo llegan a su destino final con un cierto retraso con respecto a la hora de llegada prevista del vuelo cancelado.
- 31 A este respecto, procede señalar que la referencia, en el Reglamento n° 261/2004, a distintas situaciones de retraso resulta compatible con el artículo 19 del Convenio de Montreal, que forma parte integrante del ordenamiento jurídico de la Unión (véanse las sentencias de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA, C-344/04, Rec. p. I-403, apartado 36, y de 6 de mayo de 2010, Walz, C-63/09, Rec. p. I-4239, apartados 19 y 20). En efecto, ese artículo hace referencia al concepto de «retrasos en el transporte aéreo de pasajeros», sin precisar en qué etapa de dicho transporte debe constatarse el retraso en cuestión.
- 32 En segundo lugar, procede recordar que el Tribunal de Justicia ya ha declarado que, cuando sufren un retraso importante, es decir de una duración igual o superior a tres horas, los pasajeros de los vuelos retrasados de ese modo, al igual que los pasajeros cuyo vuelo inicial ha sido cancelado, y a los que el transportista aéreo no puede proponer una conducción alternativa en las condiciones previstas en el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento n° 261/2004, disponen de un derecho a compensación sobre la base del artículo 7 del Reglamento n° 261/2004, toda vez que sufren una pérdida de tiempo irreversible y, por tanto, un inconveniente análogos (véanse las sentencias Sturgeon y otros, antes citada, apartados 60 y 61, y de 23 de octubre de 2012, Nelson y otros, C-581/10 y C-629/10, apartados 34 y 40).

- 33 Dado que dicho inconveniente se materializa, por lo que atañe a los vuelos retrasados, en la llegada al destino final, el Tribunal de Justicia ha determinado que el retraso debe apreciarse, a efectos de la compensación prevista en el artículo 7 del Reglamento n° 261/2004, con respecto a la hora de llegada programada a dicho destino (véanse las sentencias antes citadas Sturgeon y otros, apartado 61, y Nelson y otros, apartado 40).
- 34 Pues bien, el concepto de «destino final» se define en el artículo 2, letra h), del Reglamento n° 261/2004 como 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.
- 35 De ello se desprende que, en caso de vuelos con conexión directa, a efectos de la compensación a tanto alzado prevista en el artículo 7 del Reglamento n° 261/2004, únicamente importa el retraso constatado con respecto a la hora de llegada prevista al destino final, entendido como el destino del último vuelo que coge el pasajero de que se trata.
- 36 En tercer lugar, el artículo 6 del Reglamento n° 261/2004, que se refiere al retraso de un vuelo con respecto a la hora de salida prevista, tiene como único objeto, según su propio tenor, establecer las condiciones que dan derecho a las medidas de asistencia y de atención, previstas, respectivamente, en los artículos 8 y 9 del citado Reglamento.
- 37 De ello se desprende que la compensación a tanto alzado a la que tiene derecho un pasajero, en virtud del artículo 7 del Reglamento n° 261/2004, cuando su vuelo llega a su destino final con un retraso de tres horas o más con respecto a la hora de llegada prevista, no está supeditado a que concurran los requisitos establecidos en el artículo 6 de dicho Reglamento.
- 38 Por consiguiente, el hecho de que un vuelo como el que es objeto del litigio principal no haya sufrido un retraso, con respecto a la hora de salida prevista, que supere los umbrales establecidos en el artículo 6 del Reglamento n° 261/2004 no afecta a la obligación de las compañías aéreas de compensar a los pasajeros de dicho vuelo, toda vez que este último se ha visto afectado por un retraso en la llegada al destino final igual o superior a tres horas.
- 39 La solución contraria crearía una diferencia de trato injustificada, ya que implicaría tratar de modo distinto a los pasajeros de vuelos que sufren un retraso en la llegada a su destino final igual o superior a tres horas con respecto a la hora de llegada prevista, en función de si el retraso de su vuelo con respecto a la hora de salida prevista ha excedido, o no, los límites que establece el artículo 6 del Reglamento n° 261/2004, y ello a pesar de que el inconveniente causado por una pérdida de tiempo irreversible es idéntico.
- 40 En cuarto lugar, en la vista se evocaron, en particular por parte de la Comisión Europea, determinados datos estadísticos relativos, por un lado, a la parte sustancial de los vuelos con conexiones en el transporte de los pasajeros en el espacio aéreo europeo y, por otro lado, al carácter recurrente de los retrasos, de una duración igual o superior a tres horas, constatadas en la llegada al destino final, que afectan a dichos vuelos y son imputables a conexiones que perdieron los pasajeros afectados.
- 41 A este respecto, es cierto que la obligación de compensar a los pasajeros de los vuelos de que se trata según las modalidades a tanto alzado previstas en el artículo 7 del Reglamento n° 261/2004 implica consecuencias financieras ciertas para los transportistas aéreos (véase, en ese sentido, la sentencia Nelson y otros, antes citada, apartado 76).
- 42 No obstante, procede señalar, por un lado, que dichas consecuencias financieras no pueden considerarse desmesuradas respecto del objetivo de protección elevada de los pasajeros aéreos (sentencia Nelson y otros, antes citada, apartado 76) y, por otro lado, que la magnitud real de las mencionadas consecuencias financieras puede atenuarse a la luz de los tres elementos siguientes.

- 43 En primer lugar, procede recordar que los transportistas aéreos no están obligados al pago de dicha compensación si pueden probar que la cancelación o el gran retraso del vuelo se deben a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado ni siquiera si se hubieran tomado todas las medidas razonables, es decir, a circunstancias que escapan al control efectivo del transportista aéreo (sentencias de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Rec. p. I-11061, apartado 34, y Nelson y otros, antes citada, apartado 79).
- 44 A continuación, debe señalarse que el cumplimiento de las obligaciones previstas en el Reglamento n° 261/2004 se impone sin perjuicio de que, como prevé el artículo 13 de dicho Reglamento, los transportistas aéreos puedan pedir una reparación a cualquier persona, terceros incluidos, que haya ocasionado el retraso (sentencia Nelson y otros, antes citada, apartado 80).
- 45 Por otra parte, el importe de la compensación, fijado en 250, 400 y 600 euros, según la distancia recorrida por los vuelos de que se trate, aún puede reducirse en un 50 %, de conformidad con el artículo 7, apartado 2, letra c), del Reglamento n° 261/2004, cuando el retraso, en el caso de un vuelo no comprendido en el artículo 7, apartado 2, letras a) y b), de dicho Reglamento, sea inferior a cuatro horas (sentencias Sturgeon y otros, antes citada, apartado 63, y Nelson y otros, antes citada, apartado 78).
- 46 Por último, y en todo caso, se desprende de la jurisprudencia que la importancia del objetivo de la protección de los consumidores, incluidos, por lo tanto, los pasajeros aéreos, puede justificar consecuencias económicas negativas, incluso considerables, para determinados operadores económicos (sentencia Nelson y otros, antes citada, apartado 81, y jurisprudencia citada).
- 47 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la primera cuestión prejudicial que el artículo 7 del Reglamento n° 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que debe recibir una compensación, sobre la base de dicho artículo, el pasajero de un vuelo con conexiones que ha sufrido un retraso en la salida inferior a los umbrales establecidos en el artículo 6 del citado Reglamento, pero que llegó a su destino final con un retraso igual o superior a tres horas con respecto a la hora de llegada programada, dado que dicha indemnización no está supeditada a la existencia de un retraso en la salida y, en consecuencia, a que concurran los requisitos establecidos en el mencionado artículo 6.

Sobre la segunda cuestión

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

Costas

- 49 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 (Gran Sala) declara:

El artículo 7 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, debe interpretarse en el sentido de que debe recibir una compensación, sobre la base de dicho artículo, el pasajero de un vuelo con conexiones que ha sufrido un retraso en la salida inferior a los umbrales establecidos en el artículo 6 del citado Reglamento, pero que llegó a su destino final con un retraso igual o

superior a tres horas con respecto a la hora de llegada programada, dado que dicha indemnización no está supeditada a la existencia de un retraso en la salida y, en consecuencia, a que concurran los requisitos establecidos en el mencionado artículo 6.

Firmas