

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera)

de 25 de enero de 2024 (*)

«Procedimiento prejudicial — Transportes aéreos — Reglamento (CE) n.º 261/2004 — Artículo 5, apartado 1 — Artículo 7, apartado 1 — Compensación a los pasajeros aéreos en caso de gran retraso de un vuelo — Pérdida de tiempo — Vuelo de sustitución reservado por el propio pasajero — Pasajero que ha llegado al destino final con menos de tres horas de retraso con respecto a la hora de llegada inicialmente prevista — Inexistencia de compensación»

En el asunto C-54/23,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo Federal de lo Civil y Penal, Alemania), mediante resolución de 10 de enero de 2023, recibida en el Tribunal de Justicia el 3 de febrero de 2023, en el procedimiento entre

WY

y

Laudamotion GmbH,

Ryanair DAC,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por la Sra. K. Jürimäe, Presidenta de Sala, el Sr. K. Lenaerts, Presidente del Tribunal de Justicia, en funciones de Juez de la Sala Tercera, y los Sres. N. Piçarra, N. Jääskinen y M. Gavalec (Ponente), Jueces;

Abogada General: Sra. L. Medina;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de Laudamotion GmbH, por el Sr. W. Nassall, Rechtsanwalt;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. G. Braun, G. von Rintelen y G. Wilms y por la Sra. N. Yerrell, en calidad de agentes;

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

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 3 y 5 a 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 WY, un pasajero aéreo, por una parte, y Laudamotion GmbH y Ryanair DAC, por otra, en relación con la negativa de estos dos transportistas aéreos a compensar a ese pasajero debido a un retraso en la llegada de un vuelo para el que disponía de una reserva confirmada.

Marco jurídico

- 3 A tenor del considerando 2 del Reglamento n.º 261/2004:

«Las denegaciones de embarque y las cancelaciones o los grandes retrasos de los vuelos ocasionan graves trastornos y molestias a los pasajeros.»

- 4 El artículo 3 de este Reglamento, titulado «Ámbito de aplicación», establece lo siguiente en sus apartados 1 y 2:

«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;

[...]

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, [...]

[...]».

- 5 El artículo 5 de dicho Reglamento, titulado «Cancelación de vuelos», establece en su apartado 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

[...]

- 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:

[...]

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.»

6 El artículo 6, apartado 1, del mismo Reglamento, titulado «Retraso» es del siguiente tenor:

«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.»

7 El artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004, con el título «Derecho a compensación», establece, 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;

[...]».

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

8 WY reservó con Ryanair un vuelo de ida y vuelta entre Düsseldorf (Alemania) y Palma de Mallorca (España), previsto para el 31 de octubre de 2019. Tras haber sido informado por Laudamotion, que era el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, de que la salida del vuelo de ida (en lo sucesivo, «vuelo inicial») se retrasaría seis horas, el propio pasajero reservó un vuelo de sustitución para atender una cita profesional que debía celebrarse en Palma de Mallorca. Gracias a este vuelo de sustitución, llegó finalmente a destino con un retraso de menos de tres horas con respecto a la hora de llegada prevista del vuelo inicial. El mencionado pasajero, que afirma haberse presentado a la hora de facturar para el vuelo inicial, reclamó a Laudamotion una compensación de 250 euros con arreglo a los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004. Asimismo, solicitó a Ryanair información sobre el importe al que ascendían las tasas no utilizadas y el pago de dicho importe.

9 El recurso de WY contra Laudamotion se desestimó tanto en primera instancia como en apelación. El órgano jurisdiccional de apelación consideró que, aunque el vuelo inicial llegó con un retraso de más de tres horas, Laudamotion no estaba obligada a pagar la compensación reclamada, ya que WY no había tomado ese vuelo y llegó al destino final con menos de tres horas de retraso. A este respecto, consideró que era indiferente que el vuelo de sustitución hubiera sido reservado por el propio pasajero. A su juicio, WY no había sufrido molestias por no haber tomado el vuelo inicial. En cambio, estimó que este tenía derecho, sobre la base del Derecho civil alemán, al reembolso del vuelo de sustitución que él mismo reservó.

10 WY interpuso entonces recurso de casación ante el Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo Federal de lo Civil y Penal, Alemania), órgano jurisdiccional remitente. Dicho órgano jurisdiccional considera que el resultado de ese recurso depende de la interpretación de los artículos 3, apartado 2, letra a), 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004.

- 11 El órgano jurisdiccional remitente señala que de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia se desprende que tiene derecho a la compensación contemplada en estas dos últimas disposiciones el pasajero aéreo que sufre una pérdida de tiempo de tres horas o más en la llegada a su destino final. Por consiguiente, considera que esta compensación no debe abonarse a un pasajero cuyo vuelo puede sufrir un gran retraso y que, por ello, reserva él mismo un vuelo de sustitución que le permite llegar al destino final con un retraso de menos de tres horas con respecto a la hora de llegada inicialmente prevista del primer vuelo.
- 12 Según el órgano jurisdiccional remitente, del auto de 24 de octubre de 2019, *easyJet Airline* (C-756/18, EU:C:2019:902), apartados 33 y siguientes, puede deducirse que el derecho a compensación por gran retraso de un vuelo solo se concede, por principio, a los pasajeros que hayan tomado el vuelo de que se trate y que hayan llegado efectivamente a su destino final con un retraso de al menos tres horas. En su opinión, el hecho de que, como en el caso de autos, el transportista aéreo haya incumplido su obligación de proponer un vuelo de sustitución que hubiera permitido a los pasajeros evitar el retraso anunciado del vuelo inicial carece de pertinencia a este respecto.
- 13 El órgano jurisdiccional remitente señala que, ciertamente, de la sentencia de 11 de junio de 2020, *Transportes Aéreos Portugueses* (C-74/19, EU:C:2020:460), apartado 61, se desprende que, en caso de gran retraso o de cancelación de un vuelo, un transportista aéreo está obligado, en particular, a ofrecer al pasajero un posible transporte alternativo directo o indirecto en un vuelo operado por él mismo o por otro transportista y que llegue con un retraso menor que el del siguiente vuelo del transportista aéreo de que se trate, a no ser que la realización de tal transporte alternativo hubiera supuesto para este un sacrificio insoportable en relación con la capacidad de su empresa en el momento pertinente. Dicho esto, considera que el incumplimiento de esta obligación no puede dar lugar, por sí solo, a un derecho a compensación, en el sentido del artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004. A su parecer, esta disposición no da derecho a una compensación por todo tipo de trastornos ocasionados, sino únicamente en caso de pérdida de tiempo de al menos tres horas. Por lo tanto, estima que el trastorno sufrido por el pasajero de que se trata en el litigio principal no constituye un trastorno grave, en el sentido de dicho Reglamento, como se desprende de la sentencia de 30 de abril de 2020, *Air Nostrum* (C-191/19, EU:C:2020:339), apartado 32.
- 14 No obstante, dicho órgano jurisdiccional considera posible contemplar la situación de otra manera a la luz del artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, que, en caso de cancelación del vuelo, prevé compensar a los pasajeros si no se les ofrece un vuelo alternativo con una pérdida de tiempo inferior a tres horas. A su parecer, si incluso antes del momento en que el pasajero debe presentarse a más tardar a la facturación, existen indicios suficientes para concluir que la llegada del vuelo al destino final se retrasará al menos tres horas con respecto a la hora inicialmente prevista, no puede exigirse a dicho pasajero, a efectos de la obtención de una compensación, que se presente a su debido tiempo a la facturación o que inicie efectivamente el viaje. Estima, además, que la hora de llegada de ese pasajero al destino final también sería irrelevante a tal efecto.
- 15 En estas circunstancias, el Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo Federal de lo Civil y Penal) ha decidido suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:
- «1) ¿Se excluye con carácter general el derecho a compensación por el retraso de un vuelo de al menos tres horas, con arreglo a los artículos 5 a 7 del Reglamento [n.º 261/2004], si el pasajero, en caso de riesgo de gran retraso, utiliza un vuelo de sustitución reservado por él mismo y, de este modo, alcanza el destino final con un retraso inferior a tres horas o cabe, en cualquier caso, reclamar una compensación en tal supuesto si, antes incluso de que el pasajero deba presentarse, a más tardar, a la facturación, existen indicios suficientemente fundados de que se producirá un retraso de al menos tres horas en el destino final?
- 2) En [este último supuesto], ¿exige el derecho a compensación por un retraso de un vuelo de al menos tres horas en virtud de los artículos 5 a 7 [de dicho] Reglamento en la situación antes descrita que el pasajero se presente a su debido tiempo a la facturación con arreglo al artículo 3, apartado 2, letra a), [del citado] Reglamento?»»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Primera cuestión prejudicial

- 16 Con carácter preliminar, procede señalar que, mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta sobre la interpretación de los artículos 5 a 7 del Reglamento n.º 261/2004. A este respecto, si bien es cierto que el litigio principal tiene su origen en el retraso de una aeronave en la salida, su objeto son las repercusiones que ese retraso pudo ocasionar a la llegada. En efecto, la demandante en el litigio principal reclama una compensación por el probable retraso en la llegada al destino final del vuelo en cuestión, que le habría impedido llegar a tiempo a una cita profesional que debía tener lugar en Palma de Mallorca. Ahora bien, el artículo 6 de dicho Reglamento cubre únicamente el retraso de un vuelo con respecto a la hora de salida inicialmente prevista. De ello se desprende que la compensación a tanto alzado a la que tiene derecho un pasajero, en virtud del artículo 7 del citado Reglamento, 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 citado artículo 6 (sentencia de 26 de febrero de 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, apartados 36 y 37).
- 17 Además, de la petición de decisión prejudicial se desprende que el demandante en el litigio principal puede reclamar, conforme al Derecho alemán, el reembolso de los costes del transporte de sustitución que él mismo reservó, de modo que dicha cuestión únicamente se refiere al derecho de ese demandante a que se le reconozca la compensación a tanto alzado prevista en los artículos 5, apartado 1, y 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 por el gran retraso de un vuelo.
- 18 En tales circunstancias, es preciso considerar que, mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si los artículos 5, apartado 1, y 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que puede beneficiarse del derecho a compensación, en el sentido de esas disposiciones, un pasajero aéreo que, debido a un riesgo de gran retraso en la llegada al destino final del vuelo en el que dispone de una reserva confirmada, o a la existencia de indicios suficientes de tal retraso, ha reservado por sí mismo un vuelo de sustitución y ha llegado al destino final con un retraso de menos de tres horas con respecto a la hora de llegada inicialmente prevista del primer vuelo.
- 19 Como resulta de reiterada jurisprudencia, los artículos 5 y 7 del Reglamento n.º 261/2004, leídos a la luz del principio de igualdad de trato, deben interpretarse en el sentido de que los pasajeros de los vuelos retrasados pueden, por una parte, equipararse a los pasajeros de los vuelos cancelados a efectos de la aplicación del derecho a compensación previsto en el artículo 7, apartado 1, de dicho Reglamento y, por otra parte, invocar ese derecho a compensación cuando soportan, en relación con un vuelo retrasado, una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas, es decir, cuando llegan a su destino final tres o más horas después de la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo [véanse, en este sentido, las sentencias de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros, C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716, apartados 60, 61 y 69, y de 7 de julio de 2022, SATA International — Azores Airlines (Fallo en el sistema de suministro de combustible), C-308/21, EU:C:2022:533, apartado 19 y jurisprudencia citada].
- 20 En efecto, los pasajeros de los vuelos retrasados de este modo sufren, al igual que los pasajeros cuyo vuelo inicial ha sido cancelado, una pérdida de tiempo irreversible y, por tanto, una molestia análoga. Pues bien, esa molestia se materializa, por lo que atañe a los vuelos retrasados, en la llegada al destino final, de modo que un retraso debe apreciarse, a efectos de la compensación prevista en el artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004, con respecto a la hora de llegada programada a dicho destino (sentencia de 26 de febrero de 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, apartados 32 y 33).
- 21 El elemento crucial que llevó al Tribunal de Justicia a asimilar el gran retraso de un vuelo en la llegada a la cancelación de un vuelo se debe al hecho de que los pasajeros de un vuelo afectado por un gran retraso sufren, al igual que los pasajeros de un vuelo cancelado, un perjuicio que se materializa en una pérdida de tiempo irreversible, igual o superior a tres horas, que solo puede repararse mediante una compensación (véanse, en este sentido, las sentencias de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros

C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716, apartados 52, 53 y 61; de 23 de octubre de 2012, Nelson y otros, C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657, apartado 54, y de 12 de marzo de 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, apartado 23). Así, en caso de cancelación de un vuelo o de gran retraso de un vuelo en la llegada a su destino final, el derecho a compensación previsto en el artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 está intrínsecamente ligado a la existencia de esa pérdida de tiempo igual o superior a tres horas.

22 De ello se deduce que un pasajero aéreo que no tomó el vuelo en el que disponía de una reserva confirmada y que, gracias a un vuelo de sustitución que él mismo reservó, llegó al destino final con menos de tres horas de retraso con respecto a la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo, no sufrió tal pérdida de tiempo y, por lo tanto, no puede beneficiarse de ese derecho a compensación.

23 A este respecto, procede recordar que, conforme a su considerando 2, el Reglamento n.º 261/2004 tiene por objeto remediar los «graves trastornos y molestias» que sufren los pasajeros durante el transporte aéreo. Pues bien, aunque la circunstancia de que un pasajero aéreo haya encontrado él mismo un vuelo de sustitución puede causar molestias al pasajero afectado, tales molestias no pueden considerarse «graves», en el sentido de dicho Reglamento, si ese pasajero llegó a su destino final con un retraso inferior a tres horas con respecto a la hora de llegada inicialmente programada (véanse, por analogía, las sentencias de 30 de abril de 2020, Air Nostrum, C-191/19, EU:C:2020:339, apartados 30 a 33, y de 22 de abril de 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, apartados 42 y 43).

24 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la primera cuestión prejudicial que los artículos 5, apartado 1, y 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que no puede beneficiarse del derecho a compensación, en el sentido de estas disposiciones, un pasajero aéreo que, debido a un riesgo de gran retraso en la llegada al destino final del vuelo en el que dispone de una reserva confirmada, o a la existencia de indicios suficientes de tal retraso, haya reservado por sí mismo un vuelo de sustitución y haya llegado al destino final con un retraso de menos de tres horas con respecto a la hora de llegada inicialmente prevista del primer vuelo.

Segunda cuestión prejudicial

25 Habida cuenta de la respuesta dada a la primera cuestión prejudicial, no procede responder a la segunda cuestión prejudicial. En efecto, cuando el retraso en la llegada al destino final de un vuelo es inferior a tres horas con respecto a la hora de llegada inicialmente prevista, los pasajeros de ese vuelo no tienen derecho a la compensación prevista en el artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004. Por lo tanto, es indiferente, en tal caso, que dichos pasajeros se hayan presentado o no a la facturación a su debido tiempo, como exige el artículo 3, apartado 2, letra a), del citado Reglamento.

Costas

26 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 Tercera) declara:

Los artículos 5, apartado 1, y 7, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91,

deben interpretarse en el sentido de que

no puede beneficiarse del derecho a compensación, en el sentido de estas disposiciones, un pasajero aéreo que, debido a un riesgo de gran retraso en la llegada al destino final del vuelo en el que dispone de una reserva confirmada, o a la existencia de indicios suficientes de tal retraso, haya reservado por sí mismo un vuelo de sustitución y haya llegado al destino final con un retraso de menos de tres horas con respecto a la hora de llegada inicialmente prevista del primer vuelo.

Firmas

* Lengua de procedimiento: alemán.