

BASE DE DATOS DE Norma DEF.-

Referencia: NCJ064234

TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA

Sentencia de 29 de julio de 2019

Sala Octava

Asunto n.º C-354/18

SUMARIO:

Procedimiento prejudicial. Transporte aéreo. Derecho de los pasajeros. Denegación de embarque. Compensación. El 7.1 b), del Reglamento (CE) 261/2004, 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, debe interpretarse en el sentido de que el importe previsto en esta disposición no tiene por objeto compensar un perjuicio, como el de la pérdida de salario, no obstante ese perjuicio puede ser objeto de la compensación suplementaria prevista en el artículo 12.1, e incumbe al órgano jurisdiccional remitente determinar y apreciar los diferentes elementos constitutivos del citado perjuicio, así como la cuantía de la compensación de este, sobre la base jurídica pertinente. Es decir dado que la pérdida del salario es «un perjuicio individual inherente a la situación concreta de los pasajeros afectados, exige una apreciación caso por caso del alcance de los daños así causados», pero que no queda incluido dentro de la compensación automática de 400 euros regulada por el art. 7.1 b).

El artículo 12.1, segunda frase (La compensación que se conceda con arreglo al presente Reglamento podrá deducirse de la misma.), debe interpretarse en el sentido de que permite al juez nacional competente deducir la compensación concedida en virtud del Reglamento de la compensación suplementaria, pero no le obliga a hacerlo, ya que el citado Reglamento no impone al juez nacional competente requisitos para proceder a dicha deducción.

El artículo 4.3, en relación con el artículo 8.1 (asistencia en caso de denegación de embarque), debe interpretarse en el sentido de que exige al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que facilite a los pasajeros afectados información completa sobre todas las opciones de asistencia, sin que los pasajeros en cuestión tengan la obligación de contribuir activamente a la búsqueda de información a tal efecto.

El artículo 8.1 b) (ofrecimiento de conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables, lo más rápidamente posible) debe interpretarse en el sentido de que, la carga de la prueba de que el transporte alternativo se realizó lo más rápidamente posible recae en el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo.

PRECEPTOS:

Reglamento n.º 261/2004 (compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos), arts. 1, 4.3, 7.1 b), 8.1 y 12.1.

PONENTE:

Don J. Malenovský.

En el asunto C-354/18,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Tribunalul Bacău (Tribunal de Distrito de Bacău, Rumanía), mediante resolución de 26 de abril de 2018, recibida en el Tribunal de Justicia el 30 de mayo de 2018, en el procedimiento entre

Radu-Lucian Rusu,

Oana-Maria Rusu

y

**SC Blue Air - Airline Management Solutions SRL,**

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava),

integrado por el Sr. F. Biltgen, Presidente de Sala, y los Sres. J. Malenovský (Ponente) y C.G. Fernlund, Jueces;

Abogado General: Sra. E. Sharpston;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de SC Blue Air - Airline Management Solutions SRL, por la Sra. M. Popa, avocat;
- en nombre del Gobierno rumano, por el Sr. C.-R. Canțâr y por las Sras. L. Lițu y A. Wellman, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno alemán, inicialmente por los Sres. T. Henze, M. Hellmann y E. Lankenau y por la Sra. A. Berg, y posteriormente por estos tres últimos, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno polaco, por el Sr. B. Majczyna, en calidad de agente;
- en nombre de la Comisión Europea, por las Sras. L. Nicolae y N. Yerrell, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada, oída la 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, 7, 8 y 12 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. Dicha petición se presentó en el marco de un litigio entre el Sr. Radu-Lucian Rusu y la Sra. Oana-Maria Rusu, por una parte, y SC Blue Air - Airline Management Solutions SRL (en lo sucesivo, «Blue Air»), por otra, en relación con la compensación de los perjuicios morales y materiales sufridos por ellos como consecuencia de que se les denegase el embarque.

Marco jurídico***Derecho internacional***

3. El artículo 29 del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, firmado en Montreal el 28 de mayo de 1999, y aprobado en nombre de la Unión Europea mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001 (DO 2001, L 194, p. 38), establece:

«En el transporte de pasajeros, de equipaje y de carga, toda acción de indemnización de daños, sea que se funde en el presente Convenio, en un contrato o en un acto ilícito, sea en cualquier otra causa, solamente podrá iniciarse con sujeción a condiciones y a límites de responsabilidad como los previstos en el presente Convenio, sin que ello afecte a la cuestión de qué personas pueden iniciar las acciones y cuáles son sus respectivos derechos. En ninguna de dichas acciones se otorgará una indemnización punitiva, ejemplar o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria.»



Derecho de la Unión

4. Los considerandos 1, 10 y 20 del Reglamento n.º 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.

[...]

(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.

[...]

(20) Se debe informar exhaustivamente a los pasajeros de los derechos que les asisten en caso de denegación de embarque y cancelación o gran retraso de los vuelos para que así puedan ejercerlos eficazmente.»

5. El artículo 1, apartado 1, de este Reglamento 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.»

6. El artículo 4, apartado 3, de dicho Reglamento dispone:

«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.»

7. El artículo 7, apartado 1, letra b), del mismo Reglamento es del siguiente tenor:

«Cuando se haga referencia al presente artículo, los pasajeros recibirán una compensación por valor de:

[...]

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;

[...]».

8. El artículo 8, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 dispone:

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

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.»

9. El artículo 12, apartado 1, de dicho Reglamento dispone:

«El presente Reglamento se aplicará sin perjuicio de los derechos del pasajero a obtener una compensación suplementaria. La compensación que se conceda con arreglo al presente Reglamento podrá deducirse de la misma.»

Derecho rumano

10. El artículo 1350 del código civil (Código Civil) tiene el siguiente tenor:

«(1) Toda persona deberá ejecutar las obligaciones que haya contraído.

(2) Cuando de manera injustificada no cumpla aquello a lo que se ha obligado responderá por el perjuicio causado a las demás partes y estará obligada a reparar tal perjuicio con sujeción a la ley.

(3) Salvo disposición legal en contrario, ninguna de las partes podrá sustraerse a la aplicación de las normas sobre la responsabilidad contractual para optar por otras normas que le resulten más favorables.»

11. El artículo 1530 del Código Civil dispone lo siguiente:

«El acreedor tendrá derecho a ser indemnizado por los daños y perjuicios que el deudor le haya causado como consecuencia directa y necesaria de no haber ejecutado una obligación injustificadamente o, en su caso, de manera culpable.»

12. Con arreglo al artículo 1531 del Código Civil:

«(1) El acreedor tendrá derecho a la reparación íntegra del perjuicio que haya sufrido a resultas de la no ejecución.

(2) El perjuicio comprenderá tanto la pérdida efectiva sufrida por el acreedor como el lucro cesante. Para determinar la extensión del perjuicio también se tendrán en cuenta los gastos que el acreedor haya realizado, dentro de unos límites razonables, para evitar o limitar el perjuicio.

(3) El acreedor también tendrá derecho a la reparación del perjuicio no patrimonial.»

13. El artículo 1533 del Código Civil dispone lo siguiente:

«El deudor solo responderá por los perjuicios que en el momento de celebrar el contrato hubiera previsto o pudiera haber previsto como consecuencia de la no ejecución, salvo que esta última fuera intencionada o se debiera a culpa grave de este. Incluso en este último supuesto, la indemnización de los daños y perjuicios solo comprenderá aquellos que sean la consecuencia directa y necesaria de la no ejecución de la obligación.»

14. A tenor del artículo 1534 del Código Civil:

«(1) Cuando con su acción u omisión culpable el acreedor haya contribuido a que se produzca el perjuicio, la indemnización debida por el deudor se reducirá consecuentemente. Esta disposición se aplicará aun cuando el perjuicio fuera causado en parte por un acontecimiento cuyo riesgo de que se produjera hubiera sido asumido por el acreedor.

(2) El deudor no deberá indemnización por los perjuicios que el acreedor pudiera haber evitado con una mínima diligencia.»



Litigio principal y cuestiones prejudiciales

15. Los demandantes del litigio principal reservaron, con Blue Air, dos billetes de avión para viajar, el 6 de septiembre de 2016, de Bacău (Rumanía) a Londres (Reino Unido), lugar en el que se encuentran establecidos y donde trabajan.

16. En el momento del embarque, se puso en conocimiento de los demandantes del litigio principal que el vuelo se iba a efectuar con un avión distinto del inicialmente previsto y que, debido a la menor capacidad de plazas disponibles a bordo de este segundo aparato su embarque ya no era posible.

17. Por consiguiente, el transporte de los demandantes del litigio principal se programó en otro vuelo de Blue Air, y estos llegaron así a Londres el 11 de septiembre de 2016.

18. A raíz de lo acontecido, Blue Air ofreció a cada uno de los demandantes del litigio principal un billete de avión gratuito utilizable hasta el 24 de marzo de 2017, oferta que fue rechazada por estos debido a que el perjuicio sufrido superaba el valor de un billete de avión.

19. Posteriormente, Blue Air ofreció a los demandantes del litigio principal, sobre la base del Reglamento n.º 261/2004, una compensación de 400 euros por persona. A ese respecto, los demandantes del litigio principal estimaron que dicha compensación únicamente repara el perjuicio moral sufrido, y no el perjuicio material, que está comprendido en el concepto de «compensación suplementaria».

20. Los demandantes en el litigio principal acudieron entonces a la Judecătoria Bacău (Tribunal de Primera Instancia de Bacău, Rumanía). Ante este, solicitaron que se condenase a Blue Air a pagarles 437 euros y 386 euros respectivamente en concepto de perjuicio material, derivado de una retención practicada sobre sus salarios. Posteriormente, los demandantes del litigio principal aportaron determinadas precisiones sobre la cuantía de los salarios perdidos realmente. Además, los demandantes del litigio principal solicitaron 1 500 euros cada uno en concepto de perjuicio moral. Asimismo, alegaron que se había iniciado un procedimiento de despido contra el Sr. Rusu, aunque finalmente este solo fue apercibido.

21. Blue Air sostuvo que los demandantes del litigio principal no tenían derecho a una compensación por encima de los 400 euros previstos en el artículo 7, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004, al no haber solicitado expresamente ser transportados con mayor rapidez con otra compañía aérea y por otra ruta y haber aceptado volar el 11 de septiembre de 2016. Blue Air afirmó también que, si los demandantes del litigio principal hubieran solicitado un vuelo alternativo, habría buscado uno que les hubiese permitido llegar a su destino.

22. La Judecătoria Bacău (Tribunal de Primera Instancia de Bacău) estimó parcialmente el recurso, condenando a Blue Air a abonar a cada uno de los demandantes del litigio principal 400 euros en concepto de reparación del perjuicio moral y desestimando las demás pretensiones formuladas por estos.

23. Tanto los demandantes del litigio principal como Blue Air interpusieron recurso de apelación contra la resolución de la Judecătoria Bacău (Tribunal de Primera Instancia de Bacău) ante el órgano jurisdiccional remitente, que estima necesario aclarar algunos aspectos relacionados con la interpretación de los artículos 4, 7, 8 y 12 del Reglamento n.º 261/2004.

24. En estas circunstancias, el Tribunalul Bacău (Tribunal de Distrito de Bacău, Rumanía) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Persigue el importe de 400 euros establecido en el artículo 7, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004 la compensación con carácter principal de los perjuicios materiales, lo que lleva a analizar los perjuicios morales desde el punto de vista del artículo 12, o bien mediante el artículo 7, apartado 1, letra b), se cubren con carácter principal los perjuicios morales quedando los perjuicios materiales sujetos a lo dispuesto en el artículo 12?»



2) ¿Está comprendido en el concepto de “compensación suplementaria” previsto en el artículo 12 el salario no devengado que excede del importe de 400 euros establecido por el artículo 7, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004?

3) El artículo 12, [apartado 1], segunda frase, del Reglamento n.º 261/2004 dispone que “la compensación que se conceda con arreglo al presente Reglamento podrá deducirse de la misma”. ¿Debe interpretarse este artículo del Reglamento en el sentido de que deja a la apreciación del tribunal nacional la deducción del importe acordado en virtud del artículo 7, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004 de la compensación suplementaria, o bien es tal deducción obligatoria?

4) En caso de que la deducción del importe no sea obligatoria ¿cuáles serán los elementos en los que se basará el tribunal nacional para decidir si deduce el importe establecido en el artículo 7, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004 de la compensación suplementaria?

5) El perjuicio causado al no haber percibido el empleado su salario por la imposibilidad de presentarse en el puesto de trabajo debido a que llegó con retraso al destino, de resultados del vuelo alternativo ¿debe analizarse desde el punto de vista del cumplimiento de las obligaciones establecidas en el artículo 8 del Reglamento n.º 261/2004 o bien de las establecidas en su artículo 12 en relación con el artículo 4 de este?

6) El cumplimiento de la obligación del transportista aéreo de prestar asistencia sobre la base del artículo 4, apartado 3, y del artículo 8 del Reglamento n.º 261/2004 ¿implica que se facilite al pasajero información completa sobre todas las opciones de transporte alternativo, tal como están previstas en el artículo 8, apartado 1, letras a), b), y c), del Reglamento?

7) ¿En quién recae la carga de probar, a efectos del artículo 8 del Reglamento n.º 261/2004, que el transporte alternativo se efectuó lo más rápidamente posible?

8) ¿Impone el Reglamento n.º 261/2004 a los pasajeros la obligación de efectuar búsquedas para identificar otras rutas a su destino y de solicitar a la compañía aérea que encuentre plazas en tales rutas o bien está la compañía aérea obligada de oficio a buscar la opción de transporte alternativo al destino más ventajosa para el pasajero?

9) ¿Resulta pertinente para determinar los perjuicios sufridos por los pasajeros el hecho de que aceptasen la propuesta de la compañía aérea de un vuelo el 11 de septiembre de 2016, pese a que podían suponer que no percibirían salario por el período en que se ausentarían del puesto de trabajo?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre las cuestiones prejudiciales primera, segunda, quinta y novena

25. Mediante sus cuestiones prejudiciales primera, segunda, quinta y novena, que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 7, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que el importe previsto en dicha disposición pretende compensar un perjuicio como la pérdida de salario o si tal perjuicio puede ser objeto de la compensación suplementaria prevista en el artículo 12, apartado 1, de ese Reglamento. Asimismo, pregunta sobre cómo determinar ese perjuicio con arreglo al referido Reglamento.

26. Cabe observar, con carácter preliminar, que el Reglamento n.º 261/2004 pretende garantizar un nivel elevado de protección de los pasajeros aéreos, con independencia de que se les haya denegado el embarque o se haya cancelado o retrasado su vuelo, puesto que todos se ven confrontados a similares trastornos y molestias graves en relación con el transporte aéreo (sentencia de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros, C-402/07, EU:C:2009:716, apartado 44).

27. En este contexto, en primer lugar, el artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 regula una compensación a los pasajeros, cuyo importe varía en función de la distancia del vuelo. En concreto, el artículo 7,



apartado 1, letra b), establece una compensación de 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.

28. Los importes que fija el artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 pretenden compensar, de forma estandarizada e inmediata los perjuicios constituidos por las molestias que ocasiona, en particular, como ocurre en el asunto principal, la denegación de embarque en el transporte aéreo de pasajeros, sin necesidad de que estos deban padecer los inconvenientes que lleva consigo la reclamación de indemnizaciones ante los tribunales competentes (véase, por analogía, la sentencia de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, apartado 45).

29. En efecto, el propio tenor del artículo 4, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, que remite a su artículo 7, exige al transportista aéreo de que se trate que compense de manera inmediata a los pasajeros a los que haya denegado el embarque contra su voluntad.

30. Tales importes a tanto alzado solo compensan los perjuicios que son prácticamente idénticos para todos los pasajeros afectados (véanse, por analogía, las sentencias de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, apartado 43, y de 23 de octubre de 2012, Nelson y otros, C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657, apartado 52).

31. En cambio, ni el artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 ni el Reglamento en su conjunto establecen la compensación de perjuicios individuales, inherentes al motivo del desplazamiento de los pasajeros afectados, cuya reparación exige una apreciación caso por caso del alcance de los daños ocasionados, y solo puede, en consecuencia, ser objeto de una indemnización a posteriori e individualizada (véase, en este sentido, la sentencia de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, apartado 43).

32. En el asunto principal, los demandantes del litigio principal sufrieron, a consecuencia de que se les denegase el embarque, una pérdida de salario provocada por la imposibilidad de acudir a su puesto de trabajo debido a la llegada tardía a su destino.

33. Pues bien, tal pérdida de salario debe considerarse un perjuicio individual inherente a la situación concreta de los pasajeros afectados y exige una apreciación caso por caso del alcance de los daños así causados.

34. Por consiguiente, tal perjuicio no está comprendido en la compensación a tanto alzado establecida en el artículo 7, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004.

35. En segundo lugar, procede señalar que, según el artículo 12, apartado 1, primera frase, del Reglamento n.º 261/2004, este último se aplica sin perjuicio de los derechos del pasajero a obtener una compensación suplementaria.

36. De este tenor literal resulta que el Reglamento n.º 261/2004 no es óbice para que un pasajero afectado pueda ser compensado por un perjuicio específico que se le haya causado, y que este debe apreciarse individualmente y a posteriori, en la medida en que el Derecho nacional o el Derecho internacional le concedan el derecho a tal compensación, siempre que sea suplementaria a la compensación a tanto alzado prevista por ese Reglamento.

37. Ahora bien, una compensación debe considerarse suplementaria, en el sentido del artículo 12, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004, cuando ha sido causada por una de las situaciones, previstas en el artículo 1, apartado 1, de ese Reglamento, y provoca molestias que se compensan de manera inmediata y estandarizada con arreglo al referido Reglamento.

38. En el presente caso, consta que la pérdida de salario, por una parte, es una circunstancia específica de los demandantes del litigio principal, que debe apreciarse individualmente y a posteriori, y, por otra parte, se originó por la denegación de embarque contraria a su voluntad, cuyas molestias pueden ser compensadas de manera inmediata y estandarizada con arreglo al Reglamento n.º 261/2004.



39. En estas condiciones, tal pérdida de salario debe considerarse un perjuicio que puede ser objeto de la compensación suplementaria prevista en el artículo 12, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004.

40. En tercer lugar, como resulta del apartado 31 de la presente sentencia, dado que el Reglamento n.º 261/2004 no prevé la compensación de perjuicios individualizados tales como una pérdida de salario, incumbe al órgano jurisdiccional remitente determinar y apreciar los diferentes elementos constitutivos de ese perjuicio incluido, en su caso, el comportamiento de los pasajeros afectados, así como la cuantía de la compensación del citado perjuicio, sobre la base jurídica pertinente.

41. Habida cuenta de lo anterior, procede responder a las cuestiones prejudiciales primera, segunda, quinta y novena, en primer lugar, que el artículo 7, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que el importe previsto en esta disposición no tiene por objeto compensar un perjuicio, como el de la pérdida de salario, en segundo lugar, que ese perjuicio puede ser objeto de la compensación suplementaria prevista en el artículo 12, apartado 1, de ese Reglamento y, en tercer lugar, que incumbe al órgano jurisdiccional remitente determinar y apreciar los diferentes elementos constitutivos del citado perjuicio, así como la cuantía de la compensación de este, sobre la base jurídica pertinente.

Sobre las cuestiones prejudiciales tercera y cuarta

42. Mediante sus cuestiones prejudiciales tercera y cuarta, que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el Reglamento n.º 261/2004, y en particular su artículo 12, apartado 1, segunda frase, debe interpretarse en el sentido de que permite al juez nacional competente deducir la compensación concedida en virtud de ese Reglamento de la compensación suplementaria, pero no le obliga a hacerlo. Además, se pregunta cuáles son los requisitos para que el juez nacional competente pueda proceder a esa deducción.

43. A este respecto, el artículo 12, apartado 1, segunda frase, del Reglamento n.º 261/2004 establece que la compensación que se conceda con arreglo a ese Reglamento puede deducirse de la compensación suplementaria.

44. En consecuencia, de esta redacción clara del artículo 12, apartado 1, segunda frase, del Reglamento n.º 261/2004 se desprende que no obliga a proceder a tal deducción, aunque tampoco se opone a que se realice.

45. En efecto, como se ha señalado en los apartados 35 y 36 de la presente sentencia, el Derecho nacional o el Derecho internacional son los que pueden conceder al pasajero afectado el derecho a una compensación suplementaria, por su parte, el Reglamento n.º 261/2004 se aplica, como resulta de su artículo 12, apartado 1, primera frase, sin perjuicio de ese derecho.

46. Por otro lado, de la lectura conjunta de las dos frases del artículo 12, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004, resulta que no puede interpretarse que el Reglamento imponga ningún tipo de requisito que pueda limitar la facultad del tribunal nacional competente para deducir la compensación concedida por ese Reglamento de la compensación suplementaria. La existencia de tales requisitos sería, por tanto, incompatible con el artículo 12, apartado 1, segunda frase, del citado Reglamento.

47. Habida cuenta de lo anterior, procede responder a las cuestiones prejudiciales tercera y cuarta que el Reglamento n.º 261/2004, y en particular su artículo 12, apartado 1, segunda frase, debe interpretarse en el sentido de que permite al juez nacional competente deducir la compensación concedida en virtud del Reglamento de la compensación suplementaria, pero no le obliga a hacerlo, ya que el citado Reglamento no impone al juez nacional competente para proceder a dicha deducción.

Sobre las cuestiones prejudiciales sexta y octava

48. Mediante sus cuestiones prejudiciales sexta y octava, que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 4, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación

con el artículo 8, apartado 1, del ese Reglamento, debe interpretarse en el sentido de que exige al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que facilite a los pasajeros afectados información completa sobre todas las posibilidades previstas en la segunda de estas disposiciones, o si dicha disposición exige también a los pasajeros afectados que contribuyan activamente a la búsqueda de información al respecto.

49. A este respecto, en primer lugar, el artículo 4, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 establece que, en caso de que el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo deniegue el embarque a los pasajeros contra la voluntad de estos, les prestará asistencia de conformidad con el artículo 8 de este Reglamento.

50. Con posterioridad, el artículo 8 del Reglamento n.º 261/2004, titulado «Derecho al reembolso o a un transporte alternativo», establece, en su apartado 1, que se ofrecerán a los pasajeros tres opciones que precisa a continuación: en primer término, el reembolso del billete y, cuando proceda, un vuelo de vuelta al primer punto de partida lo más rápidamente posible; en segundo término, la conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables, lo más rápidamente posible, y, en tercer término, la conducción a ese destino, en condiciones de transporte comparables, en una fecha posterior que convenga al pasajero, en función de los asientos disponibles.

51. Por otro lado, el considerando 10 del Reglamento n.º 261/2004 resume lo esencial de las referidas opciones indicando que a los pasajeros a los que se deniega el embarque contra su voluntad debe ofrecérseles la posibilidad de cancelar sus vuelos, con reembolso de sus billetes, o de proseguir su transporte aéreo en condiciones satisfactorias.

52. Por último, del considerando 20 del Reglamento n.º 261/2004, resulta que los pasajeros a los que se les haya denegado el embarque se les debe informar exhaustivamente de los derechos que les asisten, para que así puedan ejercerlos eficazmente.

53. De la interpretación conjunta de estas disposiciones y considerandos del Reglamento n.º 261/2004 se desprende, en primer lugar, que incumbe al transportista aéreo que haya denegado el embarque a los pasajeros prestarles asistencia, en particular, dándoles a elegir, conforme a las condiciones del artículo 8, apartado 1, de ese Reglamento, entre las opciones de sus letras a), b) y c).

54. De lo anterior resulta, en segundo lugar, que tal propuesta, debe aportar a los pasajeros a los que se haya denegado el embarque la información necesaria que les permita elegir debidamente, con el fin de cancelar sus vuelos obteniendo el reembolso de su billete, o de proseguir su ruta a su destino final, en condiciones de transporte comparables, lo más rápidamente posible en una fecha posterior.

55. De ello resulta, en tercer lugar, que el pasajero al que se le haya denegado el embarque y que tenga derecho a la asistencia del transportista aéreo en cuestión, incluido el derecho a que se le den los datos necesarios que le permitan elegir debidamente y con conocimiento de causa, el disfrute de tal derecho no puede implicar ninguna obligación por su parte de contribuir activamente a la búsqueda de los datos que debe contener la propuesta del transportista.

56. Habida cuenta de lo anterior, procede responder a las cuestiones prejudiciales sexta y octava que el artículo 4, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el artículo 8, apartado 1, del Reglamento, debe interpretarse en el sentido de que exige al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que facilite a los pasajeros afectados información completa sobre todas las opciones previstas en la segunda de estas disposiciones, sin que los pasajeros en cuestión tengan la obligación de contribuir activamente a la búsqueda de información a tal efecto.

Sobre la séptima cuestión prejudicial

57. Mediante su séptima cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 8, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que, a efectos de dicha disposición, la carga de la prueba de que se ha realizado el transporte alternativo lo más rápidamente



posible recae sobre el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo o si debe interpretarse en el sentido de que esta carga recae sobre los pasajeros afectados.

58. Como resulta de los apartados 53 y 54 de la presente sentencia, el transportista aéreo que haya denegado el embarque a los pasajeros tiene la obligación de prestarles asistencia para permitirles elegir debidamente y con conocimiento de causa entre las diferentes opciones que el artículo 8, apartado 1, de ese Reglamento, precisa respectivamente en las letras a), b) y c).

59. Por tanto, incumbe al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo proponer a los pasajeros afectados también la variante de un transporte alternativo a su destino final, en condiciones de transporte comparables y lo más rápidamente posible, de conformidad con el artículo 8, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004.

60. Al realizar una propuesta concreta, el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo debe tomar en consideración y conjugar varios elementos pertinentes que determinan, en particular, la hora de llegada al destino final al término del transporte alternativo previsto, las condiciones en las que el transporte alternativo puede realizarse así como si el transporte alternativo en cuestión puede realizarlo con sus propios medios o requiere de la ayuda de otro transportista aéreo, en su caso, según la disponibilidad de este.

61. Pues bien, la responsabilidad de proponer y organizar un transporte alternativo según el artículo 8, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004, que recae sobre el transportista aéreo en cuestión, implica la carga de probar que el transporte alternativo así organizado se efectuó lo más rápidamente posible.

62. Habida cuenta de lo anterior, procede responder a la séptima cuestión prejudicial que el artículo 8, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que, a efectos de dicha disposición, la carga de la prueba de que el transporte alternativo se realizó lo más rápidamente posible recae en el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo.

Costas

63. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, 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:

1) En primer lugar, el artículo 7, apartado 1, letra b), 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, debe interpretarse en el sentido de que el importe previsto en esta disposición no tiene por objeto compensar un perjuicio, como el de la pérdida de salario, en segundo lugar, que ese perjuicio puede ser objeto de la compensación suplementaria prevista en el artículo 12, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 y, en tercer lugar, que incumbe al órgano jurisdiccional remitente determinar y apreciar los diferentes elementos constitutivos del citado perjuicio, así como la cuantía de la compensación de este, sobre la base jurídica pertinente.

2) El Reglamento n.º 261/2004, y en particular su artículo 12, apartado 1, segunda frase, debe interpretarse en el sentido de que permite al juez nacional competente deducir la compensación concedida en virtud del Reglamento de la compensación suplementaria, pero no le obliga a hacerlo, ya que el citado Reglamento no impone al juez nacional competente requisitos para proceder a dicha deducción.

3) El artículo 4, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el artículo 8, apartado 1, del Reglamento, debe interpretarse en el sentido de que exige al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que facilite a los pasajeros afectados información completa sobre todas las opciones previstas



en la segunda de estas disposiciones, sin que los pasajeros en cuestión tengan la obligación de contribuir activamente a la búsqueda de información a tal efecto.

4) El artículo 8, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que, a efectos de dicha disposición, la carga de la prueba de que el transporte alternativo se realizó lo más rápidamente posible recae en el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo.

Firmas

* Lengua de procedimiento: rumano.

Fuente: sitio internet del Tribunal de Justicia.