

BASE DE DATOS DE Norma DEF.-

Referencia: NCJ066045

TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA

Sentencia de 24 de febrero de 2022

Sala Cuarta

Asunto n.º C-451/20

SUMARIO:

Reserva para un vuelo con conexión, operado enteramente por un transportista comunitario, en el que únicamente la conexión entre vuelos tiene lugar en territorio de la UE. Inaplicabilidad del Reglamento n.º 261/2004.

Del tenor del artículo 3.1 del Reglamento n.º 261/2004 se desprende que este es aplicable, en las condiciones que determine, a los pasajeros y no a los vuelos que estos tomen, de modo que **solo importa dónde estén situados el aeropuerto de salida y el aeropuerto de llegada del pasajero afectado y no los aeropuertos utilizados, como lugares de escala, por los vuelos que ese pasajero haya tomado para llegar a su destino final.** De ello se deduce que, en caso de vuelos con conexión directa que sean objeto de una única reserva, no debe tenerse en cuenta, a efectos de aplicar el citado artículo, dónde esté situado el aeropuerto de escala, dado que este no puede ser considerado como el aeropuerto de salida o de llegada del pasajero afectado. De la expresión «último vuelo», contenida en la definición de «destino final» por el artículo 2 h) del Reglamento, se deduce que el concepto de «vuelo con conexión directa» presupone la existencia de dos o más vuelos que forman un conjunto a efectos del derecho a compensación de los pasajeros previsto por el Reglamento. Así sucede cuando dos o más vuelos han sido objeto de una única reserva, como ocurre en el litigio principal. Un vuelo con una o varias conexiones que han sido objeto de una reserva única forma un conjunto a efectos del derecho a compensación de los pasajeros previsto por el Reglamento n.º 261/2004, lo que implica que su aplicabilidad se aprecie teniendo en cuenta el lugar de salida inicial y el destino final de ese vuelo.

En virtud de lo expuesto, el Tribunal de Justicia declara que:

El artículo 3, 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, debe interpretarse en el sentido de que este **Reglamento no es aplicable a un vuelo con conexión que ha sido objeto de una única reserva y que consta de dos vuelos que deben ser efectuados por un transportista aéreo comunitario cuando tanto el aeropuerto de salida del primer vuelo como el aeropuerto de destino del segundo vuelo están situados en un tercer país, y solo el aeropuerto en que tiene lugar la escala está situado en el territorio de un Estado miembro.**

PRECEPTOS:

Reglamento (CE) 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. 2 h), 3.1 y .5, 5.1 c) iii) y 7.1, .2 y .4.

PONENTE:

Don S. Rodin.

En el asunto C-451/20,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Austria), mediante resolución de 25 de agosto de 2020, recibida en el Tribunal de Justicia el 23 de septiembre de 2020, en el procedimiento entre

Airhelp Ltd

y

Austrian Airlines AG,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta),

integrado por la Sra. K. Jürimäe, Presidenta de la Sala Tercera, en funciones de Presidenta de la Sala Cuarta, y los Sres. S. Rodin (Ponente) y N. Piçarra, Jueces;

Abogado General: Sr. H. Saugmandsgaard Øe;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de Airhelp Ltd, por la Sra. E. Stanonik-Palkovits, Rechtsanwältin;
- en nombre de Austrian Airlines AG, por el Sr. M. Klemm, Rechtsanwalt;
- en nombre del Gobierno austriaco, por la Sra. J. Schmoll y el Sr. G. Kunnert, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno danés, por la Sra. M. Wolff y por los Sres. J. Nymann-Lindegren y M. Jespersen, en calidad de agentes;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. G. Braun y K. Simonsson, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 6 de octubre de 2021;

dicta la siguiente

Sentencia

1. La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 3, apartado 1, 5, apartado 1, letra c), inciso iii), 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 (DO 2004, L 46, p. 1).

2. Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre Airhelp Ltd y Austrian Airlines AG en relación con la negativa de esta a compensar a NT, un pasajero aéreo en cuyos derechos se ha subrogado Airhelp, a causa de la cancelación de su vuelo.

Marco jurídico

3. El artículo 2, letra h), del Reglamento n.º 261/2004, titulado «Definiciones», dispone lo siguiente:

«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;

[...]».

4. El artículo 3 de este Reglamento, titulado «Ámbito de aplicación», establece lo siguiente en sus apartados 1 y 5:

«1. El presente Reglamento será aplicable:

a) a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado;

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

[...]

5. El presente Reglamento será aplicable a cualquier transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que proporcione transporte a los pasajeros a los que se hace referencia en los apartados 1 y 2. Cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que no tenga contrato con el pasajero dé cumplimiento a obligaciones en virtud del presente Reglamento, se considerará que lo hace en nombre de la persona que tiene un contrato con el pasajero.»

5. El artículo 5 del citado Reglamento, rubricado «Cancelación de vuelos», señala en su apartado 1, letra c), inciso iii):

«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:

[...]

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 7 del mismo Reglamento, titulado «Derecho a compensación», establece, en sus apartados 1, 2 y 4:

«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 1500 kilómetros o menos, o
- b) que no sea superior a tres horas, para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1500 kilómetros y para todos los demás vuelos de entre 1500 y 3500 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.

[...]

4. Las distancias indicadas en los apartados 1 y 2 se calcularán en función del método de la ruta ortodrómica.»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

7. NT disponía de una reserva para un vuelo con conexión entre Chisináu (Moldavia) y Bangkok (Tailandia) vía Viena (Austria). Estaba previsto que el transportista aéreo operaría los dos vuelos de que constaba ese vuelo con conexión que había dado lugar a una única reserva. El primero de estos vuelos efectuaba el trayecto de Chisináu a Viena, con horarios de salida y llegada previstos para el 29 de mayo de 2019, a las 15.55 y a las 16.40, respectivamente. En el segundo tramo del vuelo se efectuaba el trayecto de Viena a Bangkok, con los horarios de salida y llegada previstos, respectivamente, para el 29 de mayo de 2019, a las 23.20, y el 30 de mayo de 2019, a las 14.20. De acuerdo con el método de la ruta ortodrómica, la distancia entre Chisináu y Bangkok supera los 3 500 km.

8. El vuelo de Chisináu a Viena fue cancelado con menos de siete días de antelación con respecto a la hora de salida prevista. Por consiguiente, Austrian Airlines cambió la reserva de NT al vuelo TK 68 entre Estambul (Turquía) y Bangkok, con unos horarios de salida y llegada previstos para el 30 de mayo de 2019, respectivamente, a las 1.25 y a las 15.00. De la petición de decisión prejudicial se desprende que no ha sido posible determinar de qué manera ni a qué hora se condujo a NT desde Chisináu hasta Estambul. El vuelo entre Estambul y Bangkok llegó a este último destino a las 16.47, es decir, con un retraso de 1 hora y 47 minutos respecto al horario programado de este vuelo alternativo.

9. En el supuesto de que no se hubiera retrasado el vuelo entre Estambul y Bangkok, NT habría llegado a su destino final, Bangkok, 40 minutos más tarde que si hubiera podido viajar conforme a su planificación inicial vía Viena. Sin embargo, dado que ese vuelo Estambul-Bangkok sufrió un retraso de 1 hora y 47 minutos, en realidad, NT llegó a su destino final con un retraso de 2 horas y 27 minutos respecto a la hora de llegada programada del vuelo con conexión inicialmente reservado.

10. NT cedió a Airhelp el derecho de que disponía frente a Austrian Airlines en virtud del artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004.

11. Airhelp presentó ante el Bezirksgericht Schwechat (Tribunal del Distrito de Schwechat, Austria) una demanda por la que solicitaba una compensación por importe de 300 euros, debido a que Austrian Airlines no había propuesto a NT un transporte alternativo que le permitiera llegar a su destino final dentro de las dos horas siguientes a la llegada prevista del vuelo con conexión inicialmente reservado, admitiendo al mismo tiempo que Austrian Airlines tenía derecho a invocar una reducción a la mitad del importe de la compensación prevista en el artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004, con arreglo al apartado 2 del mismo artículo.

12. El Bezirksgericht Schwechat (Tribunal del Distrito de Schwechat) estimó la demanda de Airhelp debido a que del tenor del Reglamento n.º 261/2004 se desprende claramente que, en el contexto del artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), de este, era preciso comparar la hora de llegada prevista del vuelo inicialmente reservado con la hora a la que el vuelo alternativo había llegado efectivamente al destino final. Ese órgano jurisdiccional dedujo de ello que un transportista aéreo solo está exento del pago de la compensación establecida en el artículo 7 del citado Reglamento si, de hecho, el pasajero llegó a su destino final en el vuelo alternativo con un retraso máximo de dos horas con respecto a la hora de llegada prevista del vuelo inicialmente reservado. Sin embargo, dicho órgano jurisdiccional no abordó la cuestión de si lo dispuesto en el Reglamento n.º 261/2004 era aplicable al asunto de que conocía.

13. Austrian Airlines interpuso recurso de apelación contra esa sentencia ante el órgano jurisdiccional remitente, el Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Austria), impugnando la pertinencia de los límites temporales señalados por el órgano jurisdiccional de primera instancia. Según Austrian Airlines, en caso de cancelación de un vuelo, a efectos de aplicar el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento n.º 261/2004, no debe tomarse en consideración la hora de llegada efectiva del vuelo alternativo al lugar de destino final, sino la hora de llegada normalmente prevista de ese vuelo.

14. No obstante, el órgano jurisdiccional remitente se plantea la cuestión de si el Reglamento n.º 261/2004 es aplicable al asunto de que conoce, habida cuenta de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la que se desprende que la escala en el territorio de la Unión no determina la aplicabilidad del Reglamento n.º 261/2004 a los vuelos con conexión que no tengan su lugar de salida o de destino final en el territorio de la Unión. Pues bien, a su entender, este es precisamente el caso del vuelo con conexión de que se trata en el presente asunto. El órgano jurisdiccional remitente se pregunta si tal solución es conforme con el objetivo del citado Reglamento, consistente en garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros. A este respecto, el órgano jurisdiccional remitente observa que, si los dos tramos del vuelo no hubieran sido objeto de una única reserva, cada uno de ellos estaría comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 261/2004, conforme al claro tenor de su artículo 3, apartado 1.

15. Por otra parte, en el supuesto de que el Reglamento n.º 261/2004 fuera aplicable, habría que determinar si las horas de salida y de llegada contempladas en el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), de este Reglamento se refieren al horario inicialmente previsto del vuelo alternativo o a las horas de salida y de llegada efectivas de ese vuelo. En efecto, solo en este último supuesto NT podría reivindicar una compensación a cargo de Austrian Airlines.

16. Basándose en un análisis de las diferentes versiones lingüísticas del Reglamento n.º 261/2004 y en la jurisprudencia nacional, el órgano jurisdiccional remitente considera que la mencionada disposición debe interpretarse en el sentido de que debe compararse la hora de llegada prevista del vuelo inicialmente reservado con

la hora de llegada efectiva del vuelo alternativo. Considera que el auto de 27 de junio de 2018, flightright (C-130/18, no publicado, EU:C:2018:496), también parece respaldar esta interpretación.

17. El tribunal remitente estima, no obstante, que la alegación de Austrian Airlines de que esa interpretación puede producir resultados contrarios al objetivo de un elevado nivel de protección de los pasajeros no carece de pertinencia, ya que la consideración de la hora de llegada efectiva del vuelo alternativo podría conllevar consecuencias jurídicas diferentes respecto a situaciones idénticas.

18. Por último, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta si el artículo 5 del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que el transportista aéreo únicamente está obligado a hacer una oferta de transporte alternativo al pasajero afectado y que, posteriormente, no asume responsabilidad alguna en caso de retraso del vuelo alternativo, en la medida en que este último no deba ser efectuado por dicho transportista. A este respecto, de la sentencia de 12 de marzo de 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), se desprende, a su entender, que las molestias sufridas por un pasajero debido, por una parte, a la cancelación del vuelo reservado y, por otra parte, a un gran retraso del vuelo alternativo deben evaluarse por separado y pueden dar lugar, en caso necesario, a dos derechos de compensación.

19. En estas circunstancias, el Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg), decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Debe interpretarse el artículo 3, apartado 1, del [Reglamento n.º 261/2004] en el sentido de que este Reglamento también es aplicable a una conexión aérea con una única reserva y que consta de dos vuelos, cuando ambos vuelos han de ser efectuados por el mismo transportista aéreo comunitario, si tanto el lugar de salida del primer vuelo como el lugar de destino del segundo vuelo se encuentran en un tercer país y solo el lugar de destino del primer vuelo y el lugar de salida del segundo vuelo se encuentran en el territorio de un Estado miembro?

En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión prejudicial:

2) ¿Debe interpretarse el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del [Reglamento n.º 261/2004] en el sentido de que un pasajero también tiene derecho a una compensación con arreglo al artículo 7, apartado 1, de ese Reglamento cuando, según el horario programado, el transporte alternativo ofrecido no llegaría a su destino final más de dos horas después de la hora de llegada prevista del vuelo cancelado, pero de hecho no llega dentro de ese marco temporal?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Primera cuestión prejudicial

20. Mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 3, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que este Reglamento es aplicable a un vuelo con conexión que ha sido objeto de una reserva única y que consta de dos vuelos que debe efectuar un transportista aéreo comunitario, cuando tanto el aeropuerto de salida del primer vuelo como el aeropuerto de llegada del segundo vuelo están situados en un tercer país, y solo el aeropuerto en que tiene lugar la escala está situado en el territorio de un Estado miembro.

21. A tenor de su artículo 3, apartado 1, letra a), el Reglamento n.º 261/2004 se aplica a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro. De conformidad con el artículo 3, apartado 1, letra b), del mismo Reglamento, este será aplicable, en particular, a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en un tercer país con destino a otro situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado UE, a menos que disfruten de beneficios o compensación y de asistencia en ese tercer país, cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en cuestión sea un transportista comunitario.

22. Conforme a reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, para interpretar una disposición del Derecho de la Unión, han de tenerse en cuenta no solo su tenor, sino también su contexto y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forme parte (sentencia de 2 de diciembre de 2021, Vodafone Kabel Deutschland, C-484/20, EU:C:2021:975, apartado 19 y jurisprudencia citada).

23. A este respecto, en primer lugar, del tenor del artículo 3, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 se desprende que este es aplicable, en las condiciones que determine, a los pasajeros y no a los vuelos que estos tomen, de modo que solo importa dónde estén situados el aeropuerto de salida y el aeropuerto de llegada del pasajero afectado y no los aeropuertos utilizados, como lugares de escala, por los vuelos que ese pasajero haya

tomado para llegar a su destino final. De ello se deduce que, en caso de vuelos con conexión directa que sean objeto de una única reserva, no debe tenerse en cuenta, a efectos de aplicar el citado artículo, dónde esté situado el aeropuerto de escala, dado que este no puede ser considerado como el aeropuerto de salida o de llegada del pasajero afectado.

24. En segundo lugar, esta interpretación se ve confirmada al analizar el contexto en que se inscribe el artículo 3, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004. De hecho, el concepto de «destino final» se define en el artículo 2, letra h), del Reglamento n.º 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 que tome el pasajero afectado.

25. Pues bien, el Tribunal de Justicia ha declarado que de la expresión «último vuelo» se deduce que el concepto de «vuelo con conexión directa» presupone la existencia de dos o más vuelos que forman un conjunto a efectos del derecho a compensación de los pasajeros previsto por el Reglamento n.º 261/2004 (sentencia de 31 de mayo de 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, apartado 18 y jurisprudencia citada). Así sucede cuando dos o más vuelos han sido objeto de una única reserva, como ocurre en el litigio principal (véase, en ese sentido, la sentencia de 31 de mayo de 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, apartado 19 y jurisprudencia citada).

26 Precisamente en este sentido, el Tribunal de Justicia ha declarado, de forma reiterada, que un vuelo con una o varias conexiones que han sido objeto de una reserva única forma un conjunto a efectos del derecho a compensación de los pasajeros previsto por el Reglamento n.º 261/2004, lo que implica que la aplicabilidad del Reglamento n.º 261/2004 se aprecie teniendo en cuenta el lugar de salida inicial y el destino final de ese vuelo (véanse, en este sentido, la sentencia de 11 de julio de 2019, Ceské aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, apartado 16 y jurisprudencia citada, y el auto de 12 de noviembre de 2020, KLM Royal Dutch Airlines, C-367/20, EU:C:2020:909, apartado 19 y jurisprudencia citada).

27. Esta interpretación también se ve corroborada por la jurisprudencia del Tribunal de Justicia según la cual, a efectos de la compensación a tanto alzado prevista en el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004, únicamente importan, por una parte, el retraso constatado con respecto a la hora de llegada prevista al destino final, entendido como el destino del último vuelo que tome el pasajero de que se trate, y, por otra parte, la distancia entre el lugar del primer despegue y el destino final, con independencia de los eventuales vuelos de conexión (véanse, en este sentido, la sentencia de 26 de febrero de 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, apartado 35, y el auto de 22 de abril de 2021, British Airways, C-592/20, no publicado, EU:C:2021:312, apartado 33 y jurisprudencia citada).

28. En efecto, no puede considerarse simultáneamente que un vuelo con conexión deba entenderse como un conjunto a efectos de la compensación, con arreglo al artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004, y que tal vuelo debería descomponerse de forma artificial a efectos de determinar el ámbito de aplicación del citado Reglamento.

29 En tercer lugar, el objetivo del Reglamento n.º 261/2004 no se opone a que se desestime tal interpretación del artículo 3, apartado 1, de este Reglamento. En efecto, el objetivo de garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros aéreos exige ciertamente que el Reglamento n.º 261/2004 se interprete de conformidad con dicho objetivo, pero no puede llevar a ampliar indebidamente el ámbito de aplicación del Reglamento a situaciones que no están comprendidas en él.

30. De ello se deduce que el artículo 3, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 no puede interpretarse en el sentido de que el pasajero de un vuelo con conexión cuyo lugar de salida inicial y cuyo destino final estén situados en terceros países pueda invocar las disposiciones de este Reglamento por el mero hecho de que una o varias escalas de los tramos de ese vuelo estén situadas en el territorio de la Unión.

31. En cualquier caso, una interpretación según la cual, en el contexto de los vuelos con conexión directa, una escala en un aeropuerto situado en el territorio de la Unión basta para que el Reglamento n.º 261/2004 resulte aplicable no solo iría en contra de la reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, recordada en los apartados 25 y 26 de la presente sentencia, sino que también contravendría las exigencias del artículo 3, apartado 1, de este Reglamento y el principio de seguridad jurídica.

32. A este respecto, procede recordar que el artículo 3, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 establece claramente dos supuestos distintos en los que este Reglamento es aplicable a los pasajeros afectados. Como se desprende del apartado 21 de la presente sentencia, el primer supuesto, contemplado en ese precepto, letra a), que se refiere a todos los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de la Unión, no está sujeto a ningún otro requisito o causa de inaplicabilidad, mientras que el segundo supuesto, contemplado en el citado precepto, letra b), que se refiere a todos los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en un tercer país con destino a un aeropuerto situado en el territorio de la Unión, cuando su vuelo haya sido efectuado por un transportista

comunitario, excluye, no obstante, la aplicación del citado Reglamento a tales pasajeros si disfrutaran de beneficios o compensación y de asistencia en ese tercer país.

33. Pues bien, la interpretación según la cual un pasajero puede invocar lo dispuesto en el Reglamento n.º 261/2004 únicamente porque el aeropuerto de una escala de su vuelo con conexión se sitúa en el territorio de la Unión es incompatible con el segundo supuesto, contemplado en el artículo 3, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004.

34. En primer lugar, tal interpretación llevaría a que los pasajeros cuyo lugar de salida inicial y cuyo destino final no correspondan a un aeropuerto situado en el territorio de la Unión estuvieran necesariamente comprendidos, al menos, en el primer supuesto, contemplado en el artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 261/2004, mientras que los pasajeros comprendidos en el segundo supuesto, contemplado en el citado artículo, apartado 1, letra b), aun cuando tengan como destino final un aeropuerto situado en el territorio de la Unión, solo estarán incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento si, por una parte, su vuelo hubiera sido efectuado por un transportista comunitario y, por otra parte, no les afectara la causa de inaplicabilidad mencionada en el apartado 32 de la presente sentencia.

35. En segundo lugar, tal interpretación privaría de una parte de su sentido al artículo 3, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004, ya que su aplicabilidad, aun en los casos en que el destino final del pasajero afectado corresponda a un aeropuerto situado en el territorio de la Unión, se limitaría únicamente a los pasajeros de los vuelos directos con destino a la Unión.

36. De este modo, el pasajero de un vuelo procedente de un tercer país con destino a la Unión con conexión en un aeropuerto situado en el territorio de la Unión estaría comprendido automáticamente en el ámbito de aplicación del artículo 3, apartado 1, letra a), del citado Reglamento, mientras que no sucedería lo mismo con el pasajero de un vuelo directo entre exactamente el mismo aeropuerto de salida y el mismo destino final si, además, su vuelo no hubiera sido efectuado por un transportista aéreo comunitario o si se viera afectado por la causa de inaplicabilidad asimismo contemplada en el artículo 3, apartado 1, letra b), del mismo Reglamento.

37. En efecto, en determinadas circunstancias, como la que es objeto del litigio principal, tal interpretación conduciría a que los dos supuestos contemplados en el artículo 3, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 fueran aplicables simultáneamente a la misma situación.

38. Por una parte, en el presente asunto, el lugar de escala del primer tramo del vuelo se sitúa en el territorio de la Unión y coincide con el lugar de salida del segundo tramo, el trayecto lo efectúa un transportista aéreo comunitario y de los autos remitidos al Tribunal de Justicia no se desprende que NT haya disfrutado de beneficios o compensación y de asistencia en el tercer país donde estaba situado el aeropuerto de salida. En consecuencia, a priori, NT podría invocar lo dispuesto en el Reglamento n.º 261/2004, en virtud de su artículo 3, apartado 1, letra b).

39. Por otra parte, si hubiera que interpretar el artículo 3, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 en el sentido de que una escala en un aeropuerto situado en el territorio de la Unión basta para que este Reglamento sea aplicable al pasajero afectado, NT también podría considerar que su situación está comprendida en el supuesto contemplado en el citado artículo, apartado 1, letra a). De ello se derivaría que, en una situación como la que es objeto del litigio principal, no sería posible determinar con certeza en cuál de los dos supuestos contemplados en el artículo 3, apartado 1, de este Reglamento se halla el pasajero afectado.

40. En tercer y último lugar, tal interpretación tendría como consecuencia que, por lo que respecta al concepto de «vuelos con conexión directa», este debería entenderse a veces como una «unidad» constituida por dos o más vuelos que forman un conjunto y otras veces como dos o más vuelos distintos. Tal incoherencia respecto al alcance conferido a este concepto infringiría el principio de seguridad jurídica, que exige, según reiterada jurisprudencia, que la legislación de la Unión sea precisa y su aplicación previsible para los justiciables (véase, en este sentido, la sentencia de 14 de octubre de 2010, Nuova Agricast y Cofra/Comisión, C-67/09 P, EU:C:2010:607, apartado 77 y jurisprudencia citada).

41. Por cuanto antecede, procede responder a la primera cuestión prejudicial que el artículo 3, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que el citado Reglamento no se aplica a un vuelo con conexión que ha sido objeto de una única reserva y que consta de dos vuelos que deben ser efectuados por un transportista aéreo comunitario cuando tanto el aeropuerto de salida del primer vuelo como el aeropuerto de destino del segundo vuelo están situados en un tercer país, y solo el aeropuerto en que tiene lugar la escala está situado en el territorio de un Estado miembro.

Segunda cuestión prejudicial

42. Habida cuenta de la respuesta a la primera cuestión prejudicial, no procede responder a la segunda.

Costas

43. 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 Cuarta) declara:

El artículo 3, 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, debe interpretarse en el sentido de que este Reglamento no es aplicable a un vuelo con conexión que ha sido objeto de una única reserva y que consta de dos vuelos que deben ser efectuados por un transportista aéreo comunitario cuando tanto el aeropuerto de salida del primer vuelo como el aeropuerto de destino del segundo vuelo están situados en un tercer país, y solo el aeropuerto en que tiene lugar la escala está situado en el territorio de un Estado miembro.

Firmas

* Lengua de procedimiento: alemán.

Fuente sitio en internet del Tribunal de Justicias