

BASE DE DATOS DE Norma DEF.-

Referencia: NCJ066270

TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA*Sentencia de 29 de septiembre de 2022**Sala Tercera**Asunto n.º C-597/20***SUMARIO:**

Transporte aéreo. Compensación y asistencia a los pasajeros. Facultad del organismo nacional responsable de ordenar a una compañía aérea que pague la compensación debida a un pasajero. Tutela judicial.

El órgano jurisdiccional remitente pregunta si el artículo 16 del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que un **organismo nacional responsable del cumplimiento de dicho Reglamento puede obligar a un transportista aéreo a pagar la compensación**, en el sentido del artículo 7 del referido Reglamento, debida a los pasajeros en virtud del mismo Reglamento, cuando se haya presentado ante ese organismo nacional una reclamación individual de un pasajero.

Cada Estado miembro debe designar un **organismo responsable del cumplimiento de dicho Reglamento** en lo que concierne a los vuelos procedentes de aeropuertos situados en su territorio y a los vuelos procedentes de un país tercero y con destino a dichos aeropuertos. Cuando proceda, este organismo adoptará las medidas necesarias para garantizar el respeto de los derechos de los pasajeros. Las reclamaciones a que se refiere el artículo 16 del Reglamento deben considerarse más bien denuncias con las que se contribuye a la correcta aplicación del referido Reglamento en general, sin que dicho organismo designado esté obligado a actuar a raíz de tales reclamaciones con el fin de garantizar el derecho de cada pasajero individual a obtener una compensación. Por lo que respecta al concepto de «sanciones» que figura en el mismo artículo, se refiere a las medidas adoptadas frente a las infracciones que el organismo constata en el ejercicio de su misión de supervisión de carácter general y no a las medidas coercitivas de carácter administrativo que deben adoptarse en cada caso concreto. No obstante, **nada en el tenor del citado artículo 16 prohíbe a un Estado miembro atribuir tal competencia coercitiva a un organismo responsable del cumplimiento de dicho Reglamento**. Además, habida cuenta del margen de discrecionalidad de que disponen los Estados miembros al encomendar las facultades que desean conferir a los organismos a los que se hace referencia, los Estados miembros pueden conferir a tales organismos la facultad de adoptar medidas a raíz de reclamaciones individuales con el fin de paliar una protección insuficiente de los derechos de los pasajeros aéreos.

El único **límite a la competencia de los organismos designados** para garantizar el cumplimiento del citado Reglamento es el derecho de los pasajeros a solicitar ante un órgano jurisdiccional una compensación suplementaria a la compensación a tanto alzado prevista en el artículo 7 del mismo Reglamento, que solo compensa perjuicios prácticamente idénticos para todos los pasajeros afectados cuya determinación no requiere una apreciación individual de la magnitud de los daños causados. Atribuir una competencia coercitiva a uno de estos organismos nacionales contribuye sin duda a que los pasajeros no tengan que padecer los inconvenientes que lleva consigo el ejercicio de acciones judiciales. Tal competencia permite, por razones de sencillez, celeridad y eficacia, garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros aéreos y, al mismo tiempo, evitar una saturación de los tribunales, habida cuenta del número potencialmente elevado de solicitudes de indemnización, pero el reconocimiento de una competencia coercitiva al organismo nacional **no puede, en ningún caso, privar a los pasajeros ni a los transportistas aéreos de la posibilidad de ejercer una acción judicial ante el juez nacional competente**.

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

El artículo 16 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 **los Estados miembros pueden facultar al organismo nacional responsable del cumplimiento de dicho Reglamento para obligar a un transportista aéreo a pagar la compensación**, en el sentido del artículo 7 del referido Reglamento, debida a los pasajeros en virtud del mismo Reglamento, **cuando se haya presentado ante ese organismo nacional una reclamación individual de un pasajero, siempre que el pasajero y el transportista aéreo afectados tengan la posibilidad de acudir a la vía judicial**.

PRECEPTOS:

Reglamento (CE) nº 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. 5, 7.1, 12.1 y 16.

PONENTE:

Doña K. Jürimäe.

En el asunto C-597/20,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Fővárosi Törvényszék (Tribunal General de la Capital, Hungría), mediante resolución de 27 de octubre de 2020, recibida en el Tribunal de Justicia el 12 de noviembre de 2020, en el procedimiento entre

Polskie Linie Lotnicze «LOT» S.A.

y

Budapest Főváros Kormányhivatala,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por la Sra. K. Jürimäe (Ponente), Presidenta de Sala, y los Sres. N. Jääskinen, M. Safjan, N. Piçarra y M. Gavalec, Jueces;

Abogado General: Sr. J. Richard de la Tour;

Secretario: Sr. I. Illéssy, administrador;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 2 de febrero de 2022; consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de Polskie Linie Lotnicze «LOT» S.A., por los Sres. S. Berecz y A. Csehó, ügyvédek;
- en nombre de la Budapest Főváros Kormányhivatala, por los Sres. G. Cziráky, asesor jurídico, y G. Tóth, en calidad de agente;
- en nombre del Gobierno húngaro, por la Sra. Zs. Biró-Tóth y el Sr. M. Z. Fehér, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno neerlandés, por la Sra. M. K. Bulterman y el Sr. J. Hoogveld, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno polaco, por los Sres. B. Majczyna y J. Lachowicz, en calidad de agentes;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. V. Bottka, L. Havas y K. Simonsson, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 28 de abril de 2022; dicta la siguiente

Sentencia

1. La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 16, apartados 1 y 2, 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 el transportista aéreo Polskie Linie Lotnicze «LOT» S.A. (en lo sucesivo, «LOT») y la Budapest Főváros Kormányhivatala (Delegación del Gobierno en Budapest Capital, Hungría; en lo sucesivo, «oficina de protección al consumidor»), relativo a una resolución por la que esta impuso a LOT el pago de la compensación prevista en el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004.

Marco jurídico**Derecho de la Unión**

3. Los considerandos 1, 2, 4, 21 y 22 del Reglamento n.º 261/2004 enuncian:

«(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.

[...]

(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.

[...]

(21) Los Estados miembros deben establecer el régimen de sanciones aplicables en caso de infracción del presente Reglamento y velar por su aplicación. Dichas sanciones deben ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.

(22) Los Estados miembros han de garantizar y supervisar el cumplimiento general del presente Reglamento por parte de los transportistas aéreos y designar el correspondiente organismo para llevar a cabo esa función de velar por su cumplimiento. La supervisión no debe afectar a los derechos de los pasajeros y los transportistas aéreos a obtener reparación por vía judicial con arreglo a los procedimientos de Derecho nacional.»

4. El artículo 5 de este Reglamento, bajo el epígrafe «Cancelación de vuelos», establece en sus apartados 1 y 3 que:

«1. En caso de cancelación de un vuelo:

[...]

c) los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7, a menos que:

[...]

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.»

5. El artículo 7 de dicho Reglamento, titulado «Derecho a compensación», dispone 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;
- 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.»

6. El artículo 12 de este mismo Reglamento, con el título «Compensación suplementaria», establece, en su apartado 1, lo siguiente:

«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.»

7. El artículo 16 del Reglamento n.º 261/2004, que lleva el epígrafe «Incumplimientos», tiene el siguiente tenor:

«1. Cada Estado miembro designará un organismo responsable del cumplimiento del presente Reglamento en lo que concierne a los vuelos procedentes de aeropuertos situados en su territorio y a los vuelos procedentes de un país tercero y con destino a dichos aeropuertos. Cuando proceda, este organismo adoptará las medidas necesarias para garantizar el respeto de los derechos de los pasajeros. Los Estados miembros notificarán a la Comisión el organismo que hayan designado con arreglo al presente apartado.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 12, todo pasajero podrá reclamar ante cualquier organismo designado en el apartado 1, o ante cualquier otro organismo competente designado por un Estado miembro, por un supuesto incumplimiento del presente Reglamento en cualquier aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro o con respecto a cualquier vuelo desde un tercer país a un aeropuerto situado en ese territorio.

3. Las sanciones establecidas por los Estados miembros por los incumplimientos del presente Reglamento serán eficaces, proporcionadas y disuasorias.»

Derecho húngaro

8. A tenor del artículo 43/A, apartado 2, de la a fogyasztóvédelemről szóló 1997. évi CLV. törvény (Ley CLV de 1997, de Defensa del Consumidor), de 15 de diciembre de 1997 (Magyar Közlöny 1997/119, p. 9558; en lo sucesivo, «Ley de Defensa del Consumidor»):

«La autoridad de protección de los consumidores —de ser necesario, poniéndose en contacto con la autoridad de aviación— se encargará de la aplicación del [Reglamento (UE) 2017/2394 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2017, sobre la cooperación entre las autoridades nacionales responsables de la aplicación de la legislación en materia de protección de los consumidores y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 (DO 2017, L 345, p. 1)] en lo que respecta a las infracciones de las disposiciones del Reglamento n.º 261/2004 dentro de la Unión Europea».

9. En virtud del artículo 47, apartado 1, letras c) e i), de la Ley de Defensa del Consumidor, la autoridad de protección de los consumidores está facultada para obligar a la empresa de que se trate a poner fin en un determinado plazo a las irregularidades y deficiencias detectadas, así como para imponer «multas en protección del consumidor».

Litigio principal y cuestión prejudicial

10. A raíz de un retraso de más de tres horas de su vuelo con salida desde Nueva York (Estados Unidos de América) y con destino a Budapest (Hungría), unos pasajeros se dirigieron a la oficina de protección al consumidor para que impusiera a LOT, en concepto de indemnización por la infracción del artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, el pago de la compensación prevista en el artículo 7 de ese Reglamento.

11. Mediante resolución de 20 de abril de 2020, dicha oficina constató una infracción, en particular, del artículo 7, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004 e impuso a LOT el pago de una compensación por importe de 600 euros a cada pasajero afectado.

12. Al considerar que la oficina de protección al consumidor carece de competencia para imponer el pago de tal compensación, LOT impugnó la referida resolución ante el Fővárosi Törvényszék (Tribunal General de la Capital, Hungría), que es el órgano jurisdiccional remitente en el presente asunto.

13. LOT alega, basándose en las conclusiones del Abogado General en los asuntos acumulados Ruijsenaars y otros (C-145/15 y C-146/15, EU:C:2016:12), que la relación entre un transportista aéreo y un pasajero es de naturaleza civil. En estas circunstancias, la práctica húngara que permite a la oficina de protección al consumidor imponer a los transportistas aéreos el pago de una compensación sobre la base del Reglamento n.º 261/2004 priva, en su opinión, a los órganos jurisdiccionales civiles húngaros de su competencia.

14. Por el contrario, la oficina de protección al consumidor estima que es competente en virtud del artículo 16, apartados 1 y 2, del citado Reglamento. En su opinión, la Ley de Defensa del Consumidor la designa como responsable de la aplicación del Reglamento 2017/2394 en caso de infracción de las disposiciones del Reglamento n.º 261/2004. Pues bien, en este contexto, considera que dispone de la facultad de imponer una «multa en protección del consumidor».

15. El órgano jurisdiccional remitente alberga dudas acerca de si la oficina de protección al consumidor puede imponer a un transportista aéreo el pago de una compensación, en el sentido del artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004, por la infracción de las disposiciones de ese mismo Reglamento.

16. Según dicho órgano jurisdiccional, el fallo de la sentencia de 17 de marzo de 2016, Ruijsenaars y otros (C-145/15 y C-146/15, EU:C:2016:187), no permite determinar si el Tribunal de Justicia se apartó de la interpretación del artículo 16 del Reglamento n.º 261/2004 propuesta por el Abogado General en sus conclusiones presentadas en los asuntos que dieron lugar a dicha sentencia. Según esta interpretación, un organismo nacional que reciba una reclamación individual de un pasajero aéreo no puede adoptar medidas coercitivas contra el transportista aéreo de que se trate para obligarle a pagar la compensación que se adeude a dicho pasajero al amparo del citado Reglamento.

17. Además, el órgano jurisdiccional remitente considera que esa sentencia no es directamente aplicable en el marco del litigio principal. En efecto, en Hungría, a diferencia de la situación controvertida en la referida sentencia, la oficina de protección al consumidor impone sistemáticamente a los transportistas aéreos el pago de la compensación prevista por el Reglamento n.º 261/2004, aun cuando también es posible acudir a los órganos jurisdiccionales civiles.

18. No obstante, el órgano jurisdiccional remitente precisa que, si bien la oficina de protección al consumidor dispone de una competencia general para conocer de las infracciones de las disposiciones del Reglamento n.º 261/2004, no existe ninguna disposición específica en la normativa húngara que permita a esa oficina adoptar medidas coercitivas destinadas a compensar a los pasajeros en caso de incumplimiento de dicho Reglamento.

19. En estas circunstancias, el Fővárosi Törvényszék (Tribunal General de la Capital) ha decidido suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Procede interpretar el artículo 16, apartados 1 y 2, del Reglamento [n.º 261/2004] en el sentido de que el organismo nacional responsable del cumplimiento de este Reglamento, ante el cual se ha presentado una reclamación individual de un pasajero, no puede obligar al transportista aéreo de que se trate al pago de la compensación que corresponda al pasajero con arreglo al [referido] Reglamento?»

Sobre la cuestión prejudicial

20. Mediante su cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 16 del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que un organismo nacional responsable del cumplimiento de dicho Reglamento puede obligar a un transportista aéreo a pagar la compensación, en el sentido del artículo 7 del referido Reglamento, debida a los pasajeros en virtud del mismo Reglamento, cuando se haya presentado ante ese organismo nacional una reclamación individual de un pasajero.

21. Según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, para interpretar una disposición del Derecho de la Unión deben tenerse en cuenta no solo su tenor, sino también su contexto y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forma parte.

22. Por lo que respecta, en primer lugar, al tenor del artículo 16 del Reglamento n.º 261/2004, de su apartado 1 se desprende que cada Estado miembro debe designar un organismo responsable del cumplimiento de dicho Reglamento en lo que concierne a los vuelos procedentes de aeropuertos situados en su territorio y a los vuelos procedentes de un país tercero y con destino a dichos aeropuertos. Cuando proceda, este organismo adoptará las medidas necesarias para garantizar el respeto de los derechos de los pasajeros.

23. Por su parte, el apartado 2 del artículo 16 del Reglamento n.º 261/2004 precisa que todo pasajero podrá reclamar ante cualquier organismo designado con arreglo al apartado 1 de ese mismo artículo, o ante cualquier otro organismo competente designado por un Estado miembro, por un supuesto incumplimiento de dicho Reglamento

en cualquier aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro o con respecto a cualquier vuelo desde un tercer país a un aeropuerto situado en ese territorio.

24. A la vista del tenor de estas disposiciones, el Tribunal de Justicia ha declarado que las reclamaciones a que se refiere el artículo 16, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004 deben considerarse más bien denuncias con las que se contribuye a la correcta aplicación del referido Reglamento en general, sin que dicho organismo designado esté obligado a actuar a raíz de tales reclamaciones con el fin de garantizar el derecho de cada pasajero individual a obtener una compensación (sentencia de 17 de marzo de 2016, Ruijssenaars y otros, C-145/15 y C-146/15, EU:C:2016:187, apartado 31).

25. Asimismo, por lo que respecta al concepto de «sanciones» que figura en el artículo 16, apartado 3, de dicho Reglamento, el Tribunal de Justicia ha señalado, a la luz del considerando 21 del mismo Reglamento, que dicho concepto se refiere a las medidas adoptadas frente a las infracciones que el organismo constata en el ejercicio de su misión de supervisión de carácter general prevista en el artículo 16, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004, y no a las medidas coercitivas de carácter administrativo que deben adoptarse en cada caso concreto (sentencia de 17 de marzo de 2016, Ruijssenaars y otros, C-145/15 y C-146/15, EU:C:2016:187, apartado 32).

26. No obstante, procede señalar que nada en el tenor del artículo 16 del Reglamento n.º 261/2004 prohíbe a un Estado miembro atribuir tal competencia coercitiva a un organismo responsable del cumplimiento de dicho Reglamento. Al contrario, como señala el Abogado General en el punto 36 de sus conclusiones, de los términos en que está redactado dicho artículo se desprende que los Estados miembros disponen de un margen de discrecionalidad al encomendar las facultades que desean conferir a sus organismos nacionales para la defensa de los derechos de los pasajeros.

27. Además, el Tribunal de Justicia ha indicado que, habida cuenta, en particular, del margen de discrecionalidad de que disponen los Estados miembros al encomendar las facultades que desean conferir a los organismos a los que se hace referencia en el artículo 16, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004, los Estados miembros tienen la posibilidad de conferir a tales organismos la facultad de adoptar medidas a raíz de reclamaciones individuales con el fin de paliar una protección insuficiente de los derechos de los pasajeros aéreos (véase, en este sentido, la sentencia de 17 de marzo de 2016, Ruijssenaars y otros, C-145/15 y C-146/15, EU:C:2016:187, apartado 36).

28. En segundo lugar, el contexto en el que se inscribe el artículo 16 del Reglamento n.º 261/2004 también aboga en favor de tal interpretación.

29. A este respecto, de los artículos 12 y 16, apartado 2, de dicho Reglamento, interpretados a la luz del considerando 22 de este, se desprende que el único límite a la competencia de los organismos designados para garantizar el cumplimiento del citado Reglamento es el derecho de los pasajeros aéreos a solicitar ante un órgano jurisdiccional una compensación suplementaria a la compensación a tanto alzado prevista en el artículo 7 del mismo Reglamento.

30. Mientras que los importes a tanto alzado fijados en el artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 constituyen una compensación estandarizada e inmediata para evitar los inconvenientes que lleva consigo la reclamación de indemnizaciones ante los tribunales competentes, la compensación suplementaria prevista en el artículo 12 de dicho Reglamento se refiere a un perjuicio específico causado al pasajero aéreo afectado y que debe ser apreciado individualmente y *a posteriori* (véase, en este sentido, la sentencia de 29 de julio de 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, apartados 28 y 36).

31. Los importes a tanto alzado establecidos en el artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004, en cambio, solo compensan perjuicios prácticamente idénticos para todos los pasajeros afectados (véase, en este sentido, la sentencia de 29 de julio de 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, apartado 30 y jurisprudencia citada).

32. La determinación de estos importes no requiere una apreciación individual de la magnitud de los daños causados, en la medida en que, por una parte, el importe de la compensación a tanto alzado prevista en el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004 se calcula en función de la distancia cubierta por el vuelo de que se trate, habida cuenta del último destino del pasajero (véase, en este sentido, la sentencia de 7 de septiembre de 2017, Bossen y otros, C-559/16, EU:C:2017:644, apartado 17) y porque, por otra parte, la duración del retraso efectivo en la llegada por encima de las tres horas no se tiene en cuenta al calcular ese importe (véase, en este sentido, la sentencia de 23 de octubre de 2012, Nelson y otros, C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657, apartado 54).

33. Tal como ha subrayado el Abogado General en el punto 46 de sus conclusiones, de este modo, tanto los pasajeros como los transportistas pueden identificar fácilmente el importe de la compensación debida. Lo mismo sucede, *a fortiori*, con los organismos designados sobre la base del artículo 16, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004.

34. Además, aunque reservar las controversias relativas a la compensación prevista en el artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 únicamente a los órganos jurisdiccionales permita evitar, por lo que respecta a la apreciación de una misma situación individual, divergencias de apreciación perjudiciales para los derechos de los pasajeros aéreos entre, por un lado, los organismos a los que se hace referencia en el artículo 16, apartado 1, de dicho Reglamento y, por otro lado, los órganos jurisdiccionales nacionales que conocen de recursos individuales (véase, en este sentido, la sentencia de 17 de marzo de 2016, Ruijssenaars y otros, C-145/15 y C-146/15, EU:C:2016:187, apartado 34), tal riesgo también puede mitigarse mediante una articulación adecuada de los procedimientos administrativos y judiciales.

35. Como ha señalado el Abogado General en el punto 51 de sus conclusiones, ante la ausencia de normativa de la Unión en la materia, corresponde al Derecho interno de cada Estado miembro establecer la regulación de las medidas procesales necesarias a tal fin.

36. Dicho esto, el reconocimiento de una competencia coercitiva al organismo nacional mencionado en el artículo 16, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 no puede, en ningún caso, privar a los pasajeros ni a los transportistas aéreos de la posibilidad de ejercer una acción judicial ante el juez nacional competente (véase, en este sentido, respecto a los pasajeros, la sentencia de 22 de noviembre de 2012, Cuadrench Moré, C-139/11, EU:C:2012:741, apartado 23).

37. Puesto que la reclamación de la compensación de un pasajero aéreo en virtud del artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 constituye el ejercicio de un derecho garantizado por el Derecho de la Unión, el artículo 47 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea reconoce al pasajero el derecho a la tutela judicial efectiva y a un juez imparcial, el cual, en su caso, tiene la posibilidad de plantear una cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia con arreglo al artículo 267 TFUE. Asimismo, un transportista aéreo debe poder interponer un recurso judicial contra la resolución por la que el organismo nacional a que se refiere el artículo 16, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004, ante el que un pasajero ha presentado una reclamación individual, obliga al transportista a pagar al pasajero la compensación adeudada en virtud del referido Reglamento.

38. En tercer lugar, la interpretación del artículo 16 del Reglamento n.º 261/2004 que figura en los apartados anteriores se ve corroborada por los objetivos de este Reglamento, tal como se enuncian en sus considerandos 1, 2 y 4. Se trata, por una parte, del objetivo consistente en garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros tomando plenamente en consideración los requisitos de protección de los consumidores en general y, por otra parte, del objetivo de consolidar los derechos de los pasajeros reduciendo los trastornos y molestias ocasionados por los grandes retrasos o las cancelaciones de vuelos.

39. Pues bien, el objetivo específico de la compensación a tanto alzado concedida en virtud del Reglamento n.º 261/2004 tiene precisamente por objeto remediar, de forma inmediata y estandarizada, el perjuicio consistente en una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas que implica tal retraso, lo cual constituye una «molestia» en el sentido de dicho Reglamento, sin que los pasajeros afectados deban padecer los inconvenientes que lleva consigo el ejercicio de acciones judiciales de indemnización por daños y perjuicios (véase, en este sentido, la sentencia de 29 de julio de 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, apartado 28).

40. Atribuir una competencia coercitiva a un organismo nacional designado sobre la base del artículo 16, apartado 1, de dicho Reglamento contribuye sin duda a que los pasajeros no tengan que padecer los inconvenientes que lleva consigo el ejercicio de acciones judiciales. Tal competencia permite, por las razones de sencillez, celeridad y eficacia señaladas por el Abogado General en el punto 48 de sus conclusiones, garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros aéreos y, al mismo tiempo, evitar una saturación de los tribunales, habida cuenta del número potencialmente elevado de solicitudes de indemnización.

41. Por todas las consideraciones anteriores, procede responder a la cuestión prejudicial planteada que el artículo 16 del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que los Estados miembros pueden facultar al organismo nacional responsable del cumplimiento de dicho Reglamento para obligar a un transportista aéreo a pagar la compensación, en el sentido del artículo 7 del referido Reglamento, debida a los pasajeros en virtud del mismo Reglamento, cuando se haya presentado ante ese organismo nacional una reclamación individual de un pasajero, siempre que el pasajero y el transportista aéreo afectados tengan la posibilidad de acudir a la vía judicial.

Costas

42. 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 Tercera) declara:

El artículo 16 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

los Estados miembros pueden facultar al organismo nacional responsable del cumplimiento de dicho Reglamento para obligar a un transportista aéreo a pagar la compensación, en el sentido del artículo 7 del referido Reglamento, debida a los pasajeros en virtud del mismo Reglamento, cuando se haya presentado ante ese organismo nacional una reclamación individual de un pasajero, siempre que el pasajero y el transportista aéreo afectados tengan la posibilidad de acudir a la vía judicial.

Firmas

* Lengua de procedimiento: húngaro.

Fuente: sitio internet del Tribunal de Justicia.