

**DERECHO A COMPENSACIÓN DE LOS PASAJEROS AÉREOS POR UN
GRAN RETRASO CUANDO HAY VARIOS VUELOS OPERADOS POR
DISTINTOS TRANSPORTISTAS***

**(Sentencia TJUE. Asunto C-436/21 (flightright (Transporte aéreo de
Stuttgart a Kansas City)) de 6 de octubre de 2022)**

Pascual Martínez Espín**
Catedrático de Derecho Civil
Centro de Estudios de Consumo
Universidad de Castilla-La Mancha

Fecha de publicación: 17 de noviembre de 2022

Resumen: El concepto de «vuelo con conexión directa» comprende una operación de transporte compuesta de varios vuelos que corresponden a distintos transportistas aéreos encargados de efectuarlos, cuando estos no estén vinculados por ninguna relación jurídica concreta, si esos vuelos han sido concertados por una agencia de viajes que ha facturado un precio total y ha emitido un billete único para dicha operación, de suerte que un pasajero que parta de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro y sufra un gran retraso en la llegada al destino del último vuelo podrá invocar el derecho a la compensación establecido en el artículo 7 del citado Reglamento.

Abstract: The concept of a ‘connecting flight’ covers a transport operation made up of a number of flights operated by separate operating air carriers which do not have a specific legal relationship, where those flights have been combined by a travel agency which has

* Trabajo realizado en el marco del Proyecto de Investigación PID2021-128913NB-I00, del Ministerio de Ciencia e Innovación y la Agencia Estatal de Investigación (AEI) cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) titulado “Protección de consumidores y riesgo de exclusión social: seguimiento y avances”, del que son investigadores principales el profesor Ángel Carrasco Perera y la profesora Encarna Cordero Lobato, y de la Ayuda para la realización de proyectos de investigación científica y transferencia de tecnología, de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha cofinanciadas por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) para el Proyecto titulado “Protección de consumidores y riesgo de exclusión social en Castilla-La Mancha” (PCRECLM) con Ref.: SBPLY/19/180501/000333 dirigido por Ángel Carrasco Perera y Ana Isabel Mendoza Losana.

** ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-4466-7128>

charged an overall price and issued a single ticket for that operation, with the result that a passenger departing from an airport located in the territory of a Member State who suffers a long delay to the arrival at the destination of the last flight may rely on the right to compensation pursuant to Article 7 of that regulation.

Palabras clave: Transporte aéreo — Reglamento (CE) n.º 261/2004 — Artículo 3, apartado 1, letra a) — Ámbito de aplicación — Artículo 2, letras f) a h) — Concepto de “billete” — Concepto de “reserva” — Concepto de “vuelo con conexión directa” — Reserva a través de una agencia de viajes — Artículo 7 — Compensación a los pasajeros aéreos en caso de gran retraso de un vuelo — Operación de transporte compuesta de varios vuelos que corresponden a distintos transportistas aéreos encargados de efectuarlos — Vuelo con conexión directa procedente de un aeropuerto situado en un Estado miembro, con escala en Suiza y destino final en un tercer país.

Words key: Air transport – Regulation (EC) No 261/2004 – Article 3(1)(a) – Scope – Article 2(f) to (h) – Concept of ‘ticket’ – Concept of ‘reservation’ – Concept of ‘connecting flight’ – Reservation through a travel agency – Article 7 – Compensation for air passengers in the event of a long delay to a flight – Transport operation consisting of a number of flights operated by separate operating air carriers – Connecting flight departing from an airport located in a Member State with a stop in Switzerland and final destination in a third country.

I. Antecedentes

Una pasajera celebró con una agencia de viajes un contrato de mediación que se materializó en un único billete electrónico para, por un lado, un vuelo de Stuttgart a Zúrich (Suiza) operado por Swiss International Air Lines AG y, por otro, dos vuelos de Zúrich a Filadelfia (Estados Unidos) y de Filadelfia a Kansas City (Estados Unidos), respectivamente, operados por American Airlines. El número de ese billete figuraba en las tarjetas de embarque de dichos vuelos. Además, de la documentación que obra en poder del Tribunal de Justicia se desprende que el billete indicaba a American Airlines como proveedor de servicios y contenía un único número de reserva («Filekey») para el conjunto de ese trayecto. La agencia de viajes emitió una factura en la cual constaba un único «precio por pasajero» para el conjunto del trayecto, así como para el vuelo de regreso de Kansas City a Stuttgart, pasando por Chicago (Estados Unidos) y Londres (Reino Unido). Mientras que los respectivos vuelos de Stuttgart a Zúrich y de Zúrich a Filadelfia se llevaron a cabo según lo previsto, el vuelo de Filadelfia a Kansas City sufrió un retraso en su llegada de más de cuatro horas.

La sociedad flightright, a la que se cedieron los derechos derivados del retraso, solicitó a American Airlines, ante los órganos jurisdiccionales alemanes, el pago de una compensación de 600 euros en virtud del artículo 7, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004.

La desestimación de la demanda en primera instancia fue confirmada en apelación por el Landgericht Stuttgart (Tribunal Regional Civil y Penal de Stuttgart, Alemania), que consideró que American Airlines no era el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo procedente del territorio de un Estado miembro, de modo que el Reglamento n.º 261/2004 no le era aplicable y, en consecuencia, no procedía compensación alguna en virtud de dicho Reglamento. Según ese órgano jurisdiccional, nada indicaba que la demandada en el litigio principal se hubiese comprometido a efectuar el transporte de la pasajera en cuestión de Stuttgart a Kansas City, ni que se hubiese hecho cargo de dicho transporte en virtud de un acuerdo de código compartido.

La sociedad flightright interpuso recurso de casación ante el órgano jurisdiccional remitente, el Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Alemania), el cual considera que la resolución del litigio depende de la interpretación de los artículos 2, 3 y 7 del Reglamento n.º 261/2004 y, posiblemente, del Acuerdo CE-Suiza.

II. El estado de la cuestión

Con carácter previo al asunto que nos ocupa, debemos aclarar que el artículo 3, apartado 1, del Reglamento limita el ámbito de aplicación a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado y 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, cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo sea una compañía de la UE (Directrices interpretativas del Reglamento (CE) 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo 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, (2016/C 214/04). El Tribunal ha dictaminado que un viaje compuesto de un vuelo de ida y otro de vuelta no puede considerarse un vuelo único. El concepto de «vuelo» en la acepción del Reglamento debe interpretarse que consiste básicamente en una operación de transporte aéreo, es decir, una «unidad» de dicho transporte efectuado por una compañía aérea que fija su itinerario (Asunto C-173/07, Emirates Airlines, ECLI:EU:C:2008:400, apartado 40). Por consiguiente, el artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento no se aplica en el caso de un viaje de ida y vuelta en el que los pasajeros que originalmente salieron de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro

vuelven a dicho aeropuerto en un vuelo operado por una compañía que no es de la UE y partiendo de un aeropuerto situado en un país no integrado en la UE. El hecho de que los vuelos de ida y de vuelta formen parte de una misma reserva carece de efecto para la interpretación de esa disposición. En el caso que nos ocupa, sería de aplicación el Reglamento por tratarse de un viaje con origen en un país de la UE.

Hasta ahora, el TJUE había señalado que los pasajeros de vuelos con conexión deben recibir compensación cuando, en el contexto de un contrato único de transporte con un itinerario que implique vuelos de conexión directa con una única facturación, una compañía aérea deniegue el embarque a pasajeros alegando el retraso del primer vuelo incluido en su reserva imputable a la compañía que operaba ese vuelo, y que la compañía supuso erróneamente que esos pasajeros no llegarían a tiempo para embarcar en el segundo vuelo (Asunto C-321/11, Rodríguez Cachafeiro y Martínez-Reboredo Varela Villamor, ECLI:EU:C:2012:609, apartado 36). En cambio, si los pasajeros tienen dos billetes distintos para dos vuelos consecutivos y el retraso del primer vuelo significa que no pueden facturar a tiempo para el vuelo siguiente, los transportistas aéreos no están obligados a pagar compensación. No obstante, si el retraso del primer vuelo es superior a tres horas, el pasajero tiene derecho a compensación por parte de la compañía que operaba el primer vuelo.

III. Las cuestiones prejudiciales

El Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Existen vuelos con conexión directa en el sentido del artículo 2, letra h), del Reglamento [n.º 261/2004] desde el momento en que una agencia de viajes concierta vuelos de diferentes transportistas aéreos en una sola operación de transporte, le factura por ello al pasajero un precio total y emite un único billete electrónico, o es necesario, además, que exista una relación jurídica concreta entre los transportistas aéreos encargados de efectuar los vuelos?

2) En caso de que sea necesaria una relación jurídica concreta entre los transportistas aéreos encargados de efectuar los vuelos:

¿Basta con que en una reserva como la descrita en la primera cuestión se concierten dos vuelos sucesivos que deba ejecutar el mismo transportista aéreo?

3) En caso de respuesta afirmativa a la segunda cuestión:

¿Debe interpretarse el artículo 2 del Acuerdo [CE-Suiza] y la referencia al Reglamento [n.º 261/2004] [que figura en el] anexo [de dicho Acuerdo] [...] en el sentido de que [este] Reglamento es aplicable también a los pasajeros que parten hacia un tercer país desde un aeropuerto situado en territorio suizo?»

IV. La decisión judicial

El Tribunal de Justicia ha dictado una sentencia de fecha 6 de octubre de 2022, Asunto C-436/21, donde interpreta los artículos 2, 3 y 7 del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, y el artículo 2 y el anexo del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo, firmado en Luxemburgo el 21 de junio de 1999 y aprobado en nombre de la Comunidad Europea mediante la Decisión 2002/309/CE, Euratom del Consejo y de la Comisión respecto al Acuerdo de cooperación científica y tecnológica de 4 de abril de 2002 sobre la celebración de siete Acuerdos con la Confederación Suiza.

Cuestión primera

Sentado lo anterior, se pregunta ahora si el artículo 2, letra h), del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «vuelo con conexión directa» comprende una operación de transporte compuesta de varios vuelos que corresponden a distintos transportistas aéreos encargados de efectuar un vuelo, cuando estos no estén vinculados por ninguna relación jurídica concreta, si esos vuelos han sido concertados por una agencia de viajes que ha facturado un precio total y ha emitido un billete único para dicha operación, de suerte que un pasajero que parta de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro y sufra un gran retraso en la llegada al destino del último vuelo podrá invocar el derecho a la compensación establecido en el artículo 7 del citado Reglamento.

Según el Tribunal, el artículo 2, letra h), de ese Reglamento define el concepto de «destino final» como el 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 coge el pasajero de que se trata (véanse, en este sentido, las sentencias de 26 de febrero de 2013, Folkerts, C 11/11, EU:C:2013:106, apartados 34 y 35, y de 31 de mayo de 2018, Wegener, C 537/17, EU:C:2018:361, apartado 17). El concepto de «vuelo con conexión directa», en el sentido de esta disposición, debe entenderse en el sentido de que presupone la existencia de dos o más vuelos que forman un conjunto a los efectos del derecho de los pasajeros a la compensación establecido por el Reglamento n.º 261/2004. Así sucede cuando dos o más vuelos son objeto de una única reserva (sentencia de 31 de mayo de 2018, Wegener, C 537/17, EU:C:2018:361, apartados 18 y 19).



El concepto de «reserva» se define en el artículo 2, letra g), del Reglamento n.º 261/2004 como «el hecho de que el pasajero disponga de un billete o de otra prueba que demuestre que la reserva ha sido aceptada y registrada». Tal aceptación y registro pueden ser efectuados tanto por el transportista aéreo como por un operador turístico, en el sentido de la letra d) de dicho artículo. El concepto de «billete», en el sentido del artículo 2, letra f), de este Reglamento incluye cualquier documento o su equivalente en forma no impresa que confiera al pasajero el derecho a un transporte (auto de 11 de octubre de 2021, Vueling Airlines, C 686/20, no publicado, EU:C:2021:859, apartado 28), expedido o autorizado, bien por un transportista aéreo, bien por su agente autorizado.

Estos conceptos deben interpretarse ampliamente en aras de un elevado nivel de protección de los pasajeros, al que se hace referencia en el considerando 1 del Reglamento n.º 261/2004 (véanse, en este sentido, las sentencias de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros, C 402/07 y C 432/07, EU:C:2009:716, apartado 45, y de 4 de octubre de 2012, Finnair, C 22/11, EU:C:2012:604, apartado 23).

Tratándose de un vuelo con conexión directa, en el sentido del artículo 2, letra h), del Reglamento n.º 261/2004, la aplicabilidad de dicho Reglamento debe apreciarse teniendo en cuenta el lugar de salida inicial y el destino final de ese vuelo. Al aplicarse dicho Reglamento, en virtud de su artículo 3, apartado 1, letra a), entre otros, a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro, un vuelo con conexión directa que ha sido efectuado con salida de dicho aeropuerto está comprendido en el ámbito de aplicación del mismo Reglamento (véase, en este sentido, la sentencia de 11 de julio de 2019, České aerolinie, C 502/18, EU:C:2019:604, apartado 16 a 18).

En el caso de autos, la pasajera disponía de un único billete electrónico, expedido por una agencia de viajes, lo que le permitió efectuar un trayecto de Stuttgart a Kansas City mediante tres vuelos sucesivos, y que el número de ese billete aparecía en las tarjetas de embarque relativas a dichos vuelos. Además, de los autos que obran en poder del Tribunal de Justicia se desprende que el billete mencionaba un único proveedor de servicios, a saber, American Airlines, y un único número de reserva («Filekey») para todo ese trayecto, por el que se facturó un precio total.

Consta que solo el último vuelo, realizado íntegramente fuera del territorio de la Unión, se vio afectado por un retraso en la llegada de más de cuatro horas. Para determinar si una pasajera, como la del litigio principal, puede ser compensada por ese retraso, con arreglo al Reglamento n.º 261/2004, procede comprobar si debe considerarse que ese último vuelo formaba parte de un vuelo con conexión directa en el sentido del artículo 2, letra h), de dicho Reglamento, que tenía su punto de partida en un aeropuerto situado en el

territorio de un Estado miembro. La pasajera disponía de un billete, en el sentido del artículo 2, letra f), del Reglamento n.º 261/2004, que constituye una prueba de que la reserva para todo el trayecto de Stuttgart a Kansas City fue aceptada y registrada por un operador turístico, como se establece en la letra g) de dicho artículo. Debe considerarse que tal operación de transporte se basa en una reserva única y, por consiguiente, constituye un «vuelo con conexión directa».

Es cierto que el órgano jurisdiccional remitente indica que los vuelos que integraban la operación de transporte de que se trata en el litigio principal eran efectuados por distintos transportistas aéreos, a saber, Swiss International Air Lines y American Airlines, sin que exista ninguna relación jurídica concreta entre ellos. Sin embargo, ninguna disposición del Reglamento n.º 261/2004 supedita la calificación de vuelo con conexión directa a que exista una relación jurídica concreta entre los transportistas aéreos encargados de efectuar, en su caso, los vuelos que lo componen (véase, por analogía, la sentencia de 31 de mayo de 2018, Wegener, C 537/17, EU:C:2018:361, apartado 22). Tal requisito adicional sería contrario al objetivo perseguido por ese Reglamento de garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros, en la medida en que podría limitar los derechos que el referido Reglamento otorga a los pasajeros, entre ellos, el derecho a compensación sobre la base del artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004, cuando se vean afectados por un gran retraso en la llegada de su vuelo, es decir, un retraso igual o superior a tres horas (véanse, en este sentido, las sentencias de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros, C 402/07 y C 432/07, EU:C:2009:716, apartados 60 y 61, y de 23 de octubre de 2012, Nelson y otros, C 581/10 y C 629/10, EU:C:2012:657, apartados 34 y 40).

Con arreglo al artículo 13 del Reglamento n.º 261/2004, los transportistas aéreos encargados de efectuar los vuelos que componen el vuelo con conexión directa en cuestión podrán reclamar el reembolso a un operador turístico u otra persona con quien tengan un contrato, de conformidad con la legislación aplicable. De esta manera, el citado Reglamento no se opone a que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo que tuvo que abonar la preceptiva compensación pueda reclamar, en particular, a la persona por medio de la cual se emitieron los billetes que le compense por esa carga financiera, en caso de incumplimiento de las obligaciones que incumben a esta última (véase, en este sentido, la sentencia de 21 de diciembre de 2021, Azurair y otros, C 146/20, C 188/20, C 196/20 y C 270/20, EU:C:2021:1038, apartado 61 y jurisprudencia citada).

En resumen, el artículo 2, letra h), del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «vuelo con conexión directa» comprende una operación de transporte compuesta de varios vuelos que corresponden a distintos transportistas aéreos encargados de efectuarlos, cuando estos no estén vinculados por ninguna relación jurídica



concreta, si esos vuelos han sido concertados por una agencia de viajes que ha facturado un precio total y ha emitido un billete único para dicha operación, de suerte que un pasajero que parta de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro y sufra un gran retraso en la llegada al destino del último vuelo podrá invocar el derecho a la compensación establecido en el artículo 7 del citado Reglamento.

Cuestiones segunda y tercera

Habida cuenta de la respuesta dada a la primera cuestión prejudicial, no procede responder a las cuestiones prejudiciales segunda y tercera.

V. Conclusión

El derecho a compensación de los pasajeros aéreos por un gran retraso se aplica a los vuelos con conexión directa compuestos por varios vuelos operados por distintos transportistas aéreos encargados de efectuarlos.