

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Novena)

de 4 de septiembre de 2014 (*)

«Procedimiento prejudicial — Transporte aéreo — Reglamento (CE) n° 261/2004 — Artículos 2, 5 y 7 — Derecho a una indemnización en caso de gran retraso de un vuelo — Duración del retraso — Concepto de “hora de llegada”»

En el asunto C-452/13,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Landesgericht Salzburg (Austria), mediante resolución de 31 de julio de 2013, recibida en el Tribunal de Justicia el 12 de agosto de 2013, en el procedimiento entre

Germanwings GmbH

y

Ronny Henning,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Novena),

integrado por el Sr. M. Safjan, Presidente de Sala, el Sr. J. Malenovský (Ponente) y la Sra. A. Prechal, Jueces;

Abogado General: Sr. Y. Bot;

Secretario: Sr. K. Malacek, administrador;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 7 de mayo de 2014;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre del Sr. Henning, por el Sr. A. Skribe, Rechtsanwalt;
- en nombre del Gobierno alemán, por el Sr. T. Henze y la Sra. J. Kemper, en calidad de agentes;
- en nombre de la Comisión Europea, por el Sr. W. Mölls y la Sra. N. Yerrell, en calidad de agentes;

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

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del concepto de «hora de llegada» de los artículos 2, 5 y 7 del Reglamento (CE) n° 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) nº 295/91 (DO L 46, p. 1).

- 2 Dicha petición ha sido presentada en el marco de un litigio entre Germanwings GmbH (en lo sucesivo, «Germanwings»), transportista aéreo y el Sr. Henning, relativo a la negativa de dicho transportista a indemnizar al segundo por el supuesto retraso con el que su vuelo llegó al aeropuerto de Colonia/Bonn (Alemania).

Marco jurídico

- 3 El artículo 2 del Reglamento nº 261/2004, titulado «Definiciones», está redactado en los siguientes términos:

«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 5 del mismo Reglamento, titulado «Cancelación de vuelos», establece:

«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 6 del Reglamento nº 261/2004, titulado «Retraso», establece lo siguiente:

«1. Si un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo prevé el retraso de un vuelo con respecto a la hora de salida prevista:

- a) de dos horas o más en el caso de todos los vuelos de 1 500 kilómetros o menos, o

- b) de tres horas o más en el caso de todos los vuelos intracomunitarios de más de 1 500 kilómetros y de todos los demás vuelos de entre 1 500 y 3 500 kilómetros, o
- c) de cuatro horas o más en el caso de todos los vuelos no comprendidos en las letras a) o b),

el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá a los pasajeros la asistencia especificada en:

- i) la letra a) del apartado 1 y el apartado 2 del artículo 9, y
- ii) las letras b) y c) del apartado 1 del artículo 9 cuando la hora de salida prevista sea como mínimo al día siguiente a la hora previamente anunciada, y
- iii) la letra a) del apartado 1 del artículo 8 cuando el retraso es de cinco horas como mínimo.

2. En cualquier caso, se ofrecerá la asistencia dentro de los límites de tiempo establecidos más arriba con respecto a cada tramo de distancias.»

6 El artículo 7 del Reglamento nº 261/2004, que lleva el título «Derecho a compensación», dispone:

«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;

[...]

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,

[...]

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 cuestión prejudicial

7 El Sr. Henning compró un billete de avión de Germanwings para desplazarse de Salzburgo (Austria) a Colonia/Bonn. En el billete figuraba el despegue del aeropuerto de Salzburgo el 11 de mayo de 2012 a las 13.30 h y la llegada al aeropuerto de Colonia/Bonn el mismo día a las 14.40 h. Según el método de la ruta ortodrómica, la distancia del vuelo entre esos dos aeropuertos es inferior a 1 500 kilómetros.

8 El 11 de mayo de 2012, el avión del Sr. Henning despegó del aeropuerto de Salzburgo con retraso. A la llegada a destino, las ruedas tocaron la pista de aterrizaje del aeropuerto de Colonia/Bonn a las 17.38 h. Sin embargo, el avión no alcanzó su posición de estacionamiento hasta las 17.43 h, es

decir, 3 horas y 3 minutos después de la hora de llegada prevista. Las puertas del avión se abrieron poco después.

- 9 El Sr. Henning considera que se llegó al destino final con un retraso de más de 3 horas con respecto a la hora de llegada prevista. Por lo tanto, entiende tener derecho a una indemnización de 250 euros sobre la base de los artículos 5 a 7 del Reglamento nº 261/2004. Germanwings sostiene que, al ser la hora de llegada efectiva la hora a la que las ruedas del aparato tocaron la pista de aterrizaje del aeropuerto de Colonia/Bonn, el retraso con respecto a la hora de llegada prevista fue solamente de 2 horas y 58 minutos, de modo que no debe pagar indemnización alguna.
- 10 El órgano jurisdiccional de primera instancia consideró que la hora de llegada efectiva que debía tenerse en cuenta era la hora en la que se abrió la primera puerta del avión para permitir el desembarque de los pasajeros. En consecuencia, dicho órgano jurisdiccional condenó a Germanwings a pagar al Sr. Henning una indemnización de 250 euros. La referida compañía aérea interpuso ante el órgano jurisdiccional remitente un recurso de apelación contra la sentencia dictada en primera instancia.
- 11 En este contexto, el Landesgericht Salzburg decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Qué momento es el determinante para el concepto de “hora de llegada” empleado en los artículos 2, 5 y 7 del Reglamento [nº 261/2004]:

- a) el momento en que la aeronave toca suelo en la pista de aterrizaje (“contacto de las ruedas”, en inglés “touchdown”),
- b) el momento en que la aeronave ha alcanzado su posición de estacionamiento y se accionan los frenos de estacionamiento o se colocan los calzos de estacionamiento (“hora en calzos”),
- c) el momento en que se abre la puerta de la aeronave, o
- d) un momento definido por las partes en ejercicio de la autonomía de la voluntad?»

Sobre la cuestión prejudicial

- 12 Mediante su cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, esencialmente, si los artículos 2, 5 y 7 del Reglamento nº 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que el concepto de «hora de llegada», utilizado para determinar la magnitud del retraso que sufren los pasajeros de un vuelo, designa la hora a la que las ruedas del avión tocan la pista de aterrizaje del aeropuerto de destino o en el sentido de que dicho concepto designa la hora a la que el avión alcanza su posición de estacionamiento y a la que se activan los frenos de estacionamiento o se han instalado los calzos de estacionamiento, o en el sentido de que el referido concepto designa la hora de apertura de la puerta del avión, o en el sentido de que dicho concepto designa un momento definido por las partes de común acuerdo.
- 13 Con carácter previo, ha de señalarse que el citado Reglamento prevé dos situaciones diferentes de retraso de un vuelo.
- 14 Por un lado, en determinados supuestos, como los del retraso de un vuelo descrito en el artículo 6 del Reglamento nº 261/2004, dicho Reglamento únicamente hace referencia al retraso de un vuelo con respecto a la hora de salida prevista.
- 15 Por otro lado, en otros supuestos, como los previstos en los artículos 5 y 7 del referido Reglamento,

éste se refiere al retraso de un vuelo con respecto a la hora prevista de llegada. Se desprende de dichos artículos que, para determinar la magnitud de tal retraso, ha de compararse la hora de llegada prevista del avión con la hora a la que efectivamente llegó a su destino.

- 16 Ahora bien, el Reglamento nº 261/2004 no define la hora de llegada efectiva. Así las cosas, tanto de las exigencias de la aplicación uniforme del Derecho de la Unión como del principio de igualdad de trato se desprende que el tenor de una disposición del Derecho de la Unión, que no contenga una remisión expresa al Derecho de los Estados miembros para determinar su sentido y alcance, normalmente debe ser objeto de una interpretación autónoma en toda la Unión Europea (véase, en este sentido, la sentencia Ekro, 327/82, EU:C:1984:11, apartado 11).
- 17 Por lo tanto, el concepto de «hora de llegada efectiva» debe interpretarse de manera que se aplique en la Unión de modo uniforme.
- 18 En estas circunstancias, uno de los supuestos que contempla el órgano jurisdiccional remitente, a saber, el de que el mencionado concepto sea definido contractualmente por los interesados, debe descartarse de entrada a falta de toda indicación en este sentido en el Reglamento nº 261/2004.
- 19 A continuación, procede recordar que el Tribunal de Justicia ya ha declarado que, cuando sufren un retraso importante, es decir de una duración igual o superior a tres horas, los pasajeros de los vuelos retrasados de ese modo, al igual que los pasajeros cuyo vuelo inicial ha sido cancelado, y a los que el transportista aéreo no puede proponer una conducción alternativa en las condiciones previstas en el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento nº 261/2004, disponen de un derecho a compensación sobre la base del artículo 7 de dicho Reglamento, toda vez que también sufren una pérdida de tiempo irreversible (véase, en este sentido, la sentencia Folkerts C-11/11, EU:C:2013:106, apartado 32 y la jurisprudencia citada).
- 20 En efecto, durante el vuelo, los pasajeros permanecen confinados en un espacio cerrado, bajo las instrucciones y el control del transportista aéreo, en donde, por razones técnicas y de seguridad, sus posibilidades de comunicación con el mundo exterior se encuentran considerablemente limitadas. En tales circunstancias, los pasajeros se ven en la imposibilidad de gestionar sus asuntos personales, familiares, sociales o profesionales. Tan sólo pueden reanudar sus actividades habituales una vez finalizado el vuelo.
- 21 Pues bien, si tales inconvenientes deben considerarse inevitables siempre que el vuelo no exceda de la duración prevista, no ocurre lo mismo en caso de retraso, al constituir «tiempo perdido» el tiempo pasado en las condiciones descritas en el apartado anterior más allá de la duración prevista del vuelo, habida cuenta también del hecho de que los pasajeros afectados no pueden utilizarlo para alcanzar los fines para los que se propusieron encontrarse a la hora deseada en el destino elegido.
- 22 Por lo tanto, el concepto de «hora de llegada efectiva» debe entenderse, en el contexto del Reglamento nº 261/2004, en el sentido de que corresponde al momento en que se pone fin a la situación descrita en el apartado 20 de la presente sentencia.
- 23 Ahora bien, a este respecto debe señalarse que, en principio, la situación de los pasajeros de un vuelo no cambia sustancialmente cuando las ruedas del avión tocan la pista de aterrizaje del aeropuerto de destino, ni cuando el avión alcanza su posición de estacionamiento y se activan los frenos de estacionamiento, ni cuando se instalan los calzos de estacionamiento, pues los pasajeros siguen estando sujetos, dentro del espacio cerrado en el que se encuentran, a diversas limitaciones.
- 24 Tan sólo en el momento en que se permite a los pasajeros abandonar el aparato, y en el que a tales efectos se ordena abrir las puertas del avión, pueden los pasajeros, en principio, reanudar sus actividades habituales sin tener que sufrir limitaciones.

- 25 De las consideraciones anteriores se desprende que los artículos 2, 5 y 7 del Reglamento nº 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que el concepto de «hora de llegada», utilizado para determinar la magnitud del retraso sufrido por los pasajeros de un vuelo, corresponde al momento en que se abre al menos una de las puertas del avión, al entenderse que en ese momento se permite a los pasajeros abandonar el aparato.
- 26 Esta conclusión no queda desvirtuada por el hecho de que varios reglamentos europeos, así como determinados documentos de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), se refieran al concepto de «hora de llegada efectiva» como la hora a la que un avión alcanza su posición de estacionamiento. En efecto, los reglamentos y documentos mencionados persiguen objetivos relativos a las normas de navegación aérea y, en particular, a la atribución de normas horarias, objetivos que son diferentes de los del Reglamento nº 261/2004. En consecuencia, las definiciones que contienen no pueden considerarse pertinentes para la interpretación de los correspondientes términos en el contexto del Reglamento nº 261/2004, el cual, por su parte, tiene exclusivamente por objeto reconocer derechos mínimos a los pasajeros que sufren diferentes inconvenientes debido a la denegación de embarque contra su voluntad o a la anulación o el retraso de su vuelo.
- 27 Habida cuenta de todas las consideraciones anteriores, procede responder a la cuestión del órgano jurisdiccional remitente que los artículos 2, 5 y 7 del Reglamento nº 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que el concepto de «hora de llegada», utilizado para determinar la magnitud del retraso sufrido por los pasajeros de un vuelo, designa el momento en el que se abre al menos una de las puertas del avión, al entenderse que en ese momento se permite a los pasajeros abandonar el aparato.

Costas

- 28 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste 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 Novena) declara:

Los artículos 2, 5 y 7 del Reglamento (CE) nº 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) nº 295/91, deben interpretarse en el sentido de que el concepto de «hora de llegada», utilizado para determinar la magnitud del retraso sufrido por los pasajeros de un vuelo, designa el momento en el que se abre al menos una de las puertas del avión, al entenderse que en ese momento se permite a los pasajeros abandonar el aparato.

Firmas

* Lengua de procedimiento: alemán.