

**Tribunal de Justicia de la Unión Europea, Sala Gran Sala, Sentencia de 23 Oct.
2012, rec. C-581/2010**

Ponente: Malenovský, Jiri.

Nº de RECURSO: C-581/2010

Derecho a compensación en caso de «gran retraso» de vuelo

TRANSPORTE AÉREO. Derecho a compensación en caso de retraso del vuelo. Interpretación de los arts. 6 a 7 del Reglamento (CE) nº 261/2004, en relación con los arts. 19 y 29 del Convenio de Montreal. Compatibilidad de la regulación del asunto en ambos textos normativos. Los pasajeros de los vuelos que sufran un gran retraso -superior a tres horas- pueden invocar el mismo derecho a compensación que los pasajeros de vuelos cancelados. Tienen derecho a ser compensados cuando sufren una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas, es decir, cuando llegan a su destino tres horas o más después de la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo. Sin embargo, tal retraso no da derecho a una compensación de los pasajeros si el transportista aéreo puede acreditar que el gran retraso se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables, es decir, a circunstancias que escapen al control efectivo del transportista aéreo.

El TJUE resuelve la cuestión prejudicial relativa a la interpretación y la validez de los arts. 5 a 7 del Reglamento (CE) nº 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.

Texto

En los asuntos acumulados C-581/10 y C-629/10,

que tienen por objeto dos peticiones de decisión prejudicial planteadas, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Amtsgericht Köln (Alemania) y la High Court of Justice (England & Wales), Queen's

Bench Division (Administrative Court) (Reino Unido), mediante sendas resoluciones de 3 de noviembre y de 10 de agosto de 2010, respectivamente, recibidas en el Tribunal de Justicia los días 13 y 24 de diciembre de 2010, en los procedimientos entre

Emeka Nelson,

Bill Chinazo Nelson,

Brian Cheimezie Nelson

y

Deutsche Lufthansa AG (C-581/10),

y

The Queen, a instancias de:

TUI Travel plc,

British Airways plc,

easyJet Airline Company Ltd,

International Air Transport Association

y

Civil Aviation Authority (C-629/10),

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Gran Sala),

integrado por el Sr. V. Skouris, Presidente, el Sr. K. Lenaerts, Vicepresidente, los Sres. A. Tizzano, G. Arestis, J. Malenovský (Ponente) y la Sra. M. Berger, Presidentes de Sala, y los Sres. E. Juhász, A. Borg Barthet, J.-C. Bonichot, D. Šváby y la Sra. A. Prechal, Jueces;

Abogado General: Sr. Y. Bot;

Secretaria: Sra. A. Impellizzeri, administradora;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 20 de marzo de 2012;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de Deutsche Lufthansa AG, por el Sr. Ch. Giesecke, Rechtsanwalt;

- en nombre de TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd y la International Air Transport Association, por el Sr. L. Van den Hende, Solicitor, y el Sr. D. Anderson, QC;

- en nombre de la Civil Aviation Authority, por el Sr. A. Shah, QC;

- en nombre del Gobierno alemán, por el Sr. T. Henze y la Sra. J. Kemper, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno del Reino Unido, por el Sr. S. Ossowski, en calidad de agente, asistido por el Sr. D. Beard, QC;
- en nombre del Gobierno francés, por los Sres. G. de Bergues y M. Perrot, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno polaco, por el Sr. M. Szpunar y por las Sras. K. BoE<ekowska-Zawisza y M. Kamejsza, en calidad de agentes;
- en nombre del Parlamento Europeo, por la Sra. L.G. Knudsen y el Sr. A. Troupiotis, en calidad de agentes;
- en nombre del Consejo de la Unión Europea, por la Sra. E. Karlsson y el Sr. A. De Elera, en calidad de agentes;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. K. Simonsson y K.-P. Wojcik y por la Sra. N. Yerrell, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 15 de mayo de 2012;

dicta la siguiente

Sentencia

1. Las peticiones de decisión prejudicial se refieren a la interpretación y la validez de los artículos 5 a 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 (DO L 46, p. 1).

2. La petición que ha dado origen al asunto C-581/10 se presentó en el marco de un litigio entre el Sr. Nelson y su familia (en lo sucesivo, conjuntamente, «miembros de la familia Nelson») y la compañía aérea Deutsche Lufthansa AG (en lo sucesivo, «Lufthansa») sobre la negativa de esta compañía a compensar a dichos pasajeros, que llegaron al aeropuerto de destino con un retraso de 24 horas sobre la hora de llegada prevista inicialmente.

3. La petición que ha dado origen al asunto C-629/10 se presentó en el marco de un litigio entre TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd y la International Air Transport Association (en lo sucesivo, conjuntamente, «TUI Travel y otros»), por una parte, y la Civil Aviation Authority, por otra, sobre la negativa de ésta a garantizarles que no interpretaría el Reglamento nº

261/2004 en el sentido de que impone a las compañías aéreas la obligación de compensar a los pasajeros en caso de retraso de su vuelo.

Marco jurídico

Derecho internacional

4. El Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, concluido en Montreal el 28 de mayo de 1999 (en lo sucesivo, «Convenio de Montreal»), fue firmado por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1989 y aprobado en nombre de ésta mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001 (DO L 194, p. 38).

5. Los artículos 17 a 37 del Convenio de Montreal forman su capítulo III, que lleva por título «Responsabilidad del transportista y medida de la indemnización del daño».

6. El artículo 19 de este Convenio, titulado «Retraso», dispone:

«El transportista es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga. Sin embargo, el transportista no será responsable del daño ocasionado por retraso si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y a otros, adoptar dichas medidas.»

7. El artículo 22, apartado 1, de dicho Convenio limita la responsabilidad del transportista por los daños sufridos por los pasajeros a consecuencia de un retraso a la cantidad de 4.150 derechos especiales de giro por pasajero. El apartado 5 del mismo artículo prevé, fundamentalmente, que este límite no se aplique si el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista, o de los dependientes o agentes de dicho transportista que hayan actuado en el ejercicio de sus funciones, con intención de causar daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño.

8. El artículo 29 del Convenio de Montreal, titulado «Fundamento de las reclamaciones», dispone:

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

Derecho de la Unión

9. A tenor de los considerandos primero a cuarto y décimo quinto del Reglamento nº 261/2004:

«(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.

(3) A pesar de que el Reglamento (CEE) n° 295/91 del Consejo, de 4 de febrero de 1991, por el que se establecen normas comunes relativas a un sistema de compensación por denegación de embarque en el transporte aéreo regular [(DO L 36, p. 5)], estableció un régimen de protección básica del pasajero, el número de pasajeros a los que se deniega el embarque contra su voluntad sigue siendo demasiado alto, al igual que el de los afectados por cancelaciones sin aviso previo y el de los afectados por los largos retrasos.

(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.

[...]

(15) Debe considerarse que concurren circunstancias extraordinarias cuando las repercusiones de una decisión de gestión del tránsito aéreo, en relación con una aeronave determinada y en una fecha determinada, den lugar a un gran retraso, a un retraso de un día para el otro o a la cancelación de uno o más vuelos de la aeronave, aunque el transportista aéreo interesado haya hecho todo lo posible por evitar dichos retrasos o cancelaciones.»

10. El artículo 2 de este Reglamento establece, bajo la rúbrica «Definiciones», lo siguiente:

«A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

[...]

1) cancelación, la no realización de un vuelo programado y en el que había reservada al menos una plaza.»

11. El artículo 5 del mismo Reglamento, titulado «Cancelación de vuelos», establece:

«1. En caso de cancelación de un vuelo:

a) el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá asistencia a los pasajeros afectados conforme al artículo 8, y

[...]

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.

[...]»

12. El artículo 6 del Reglamento n° 261/2004, titulado «Retraso», está redactado en los siguientes términos:

«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.»

13. El artículo 7 de dicho Reglamento, que lleva el título de «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;
- 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 1.500 kilómetros o menos, o
- b) que no sea superior a tres horas, 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, 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.

[...]»

14. A tenor de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 1, de dicho Reglamento:

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

- a) - el reembolso en siete días, según las modalidades del apartado 3 del artículo 7, del coste íntegro del billete en el precio al que se compró, correspondiente a la parte o partes del viaje no efectuadas y a la parte o partes del viaje efectuadas, si el vuelo ya no tiene razón de ser en relación con el plan de viaje inicial del pasajero, junto con, cuando proceda,
 - un vuelo de vuelta al primer punto de partida lo más rápidamente posible;
- b) la conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables, lo más rápidamente posible, o
- c) la conducción hasta el destino final, en condiciones de transporte comparables, en una fecha posterior que convenga al pasajero, en función de los asientos disponibles.»

Litigios principales y cuestiones prejudiciales

Asunto C-581/10

15. Los miembros de la familia Nelson realizaron en Lufthansa una reserva en el vuelo de 27 de julio de 2007 con salida de Fráncfort del Meno (Alemania) y destino a Lagos (Nigeria), y en el vuelo de vuelta LH 565 de Lagos a Fráncfort del Meno de 27 de marzo de 2008. La hora de despegue prevista para este vuelo de vuelta era las 22:50. El 27 de marzo de 2008, los miembros de la familia Nelson llegaron a tiempo al aeropuerto de Lagos. Sin embargo, el vuelo de vuelta no despegó a la hora prevista y fueron alojados en un hotel. El 28 de marzo de 2008, a las 16:00 horas fueron trasladados del hotel al aeropuerto. El vuelo LH 565 despegó finalmente a la 1 de la madrugada del 29 de marzo de 2008, en un aparato de sustitución que Lufthansa había hecho llegar de Fráncfort del Meno con el mismo número de vuelo y, en lo esencial, con los mismos pasajeros. El avión aterrizó en Fráncfort del Meno a las 07:10 horas, con más de 24 horas de retraso sobre la hora de llegada prevista inicialmente.

16. A raíz de este vuelo, los miembros de la familia Nelson presentaron una demanda ante el órgano jurisdiccional remitente. Solicitan fundamentalmente que se condene a Lufthansa, por razón del retraso, a pagar a cada uno de ellos la cantidad de 600 euros, más intereses, sobre la base de lo dispuesto en los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7 del Reglamento nº 261/2004.

17. A este respecto Lufthansa alegó que, puesto que el vuelo se llevó a cabo, no puede tratarse de una cancelación en el sentido del artículo 2, letra 1), del Reglamento nº 261/2004, sino de un retraso, para el que el Reglamento no prevé derecho a compensación.

18. El tribunal remitente suspendió el procedimiento en espera de la resolución de los asuntos acumulados C-402/07 y C-432/07 por parte del Tribunal de Justicia, que se pronunció mediante la sentencia de 19 de noviembre de 2009, *Sturgeon y otros* (Rec. p. I-10923). Una vez dictada la sentencia se reanudó el procedimiento.

19. A la luz de dicha sentencia, Lufthansa afirma, por una parte, que el derecho a compensación reconocido por el Tribunal de Justicia a los pasajeros de los vuelos que sufran retraso no es compatible con el régimen de indemnización previsto por el Convenio de Montreal. Por otra parte, alega que, en la sentencia *Sturgeon y otros*, antes citada, el Tribunal de Justicia sobrepasó los límites de su competencia.

20. En estas circunstancias, el Amtsgericht Köln decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales siguientes:

«1) ¿Constituye el derecho a compensación previsto en el artículo 7 del Reglamento nº 261/2004 una indemnización no compensatoria en el sentido de lo dispuesto en el artículo 29, segunda frase, del [Convenio de Montreal]?

2) ¿Qué relación guarda el derecho a compensación contemplado en el artículo 7 del Reglamento nº 261/2004, que asiste, con arreglo a la sentencia [Sturgeon y otros, antes citada], a los pasajeros que alcancen su destino final tres horas o más después de la hora de llegada prevista inicialmente, con el derecho a la indemnización del daño causado por un retraso previsto en el artículo 19 del Convenio de Montreal, habida cuenta de la exclusión, que lleva a cabo el artículo 29, segunda frase, de este mismo Convenio, de la indemnización de cualquier naturaleza que no sea compensatoria?

3) ¿Cómo se compadece el criterio de interpretación en el que se basa la sentencia Sturgeon y otros, antes citada, que autoriza a ampliar el derecho de compensación del artículo 7 del Reglamento nº 261/2004 a los supuestos de retraso, con el criterio de interpretación que el Tribunal de Justicia aplica a este mismo Reglamento en su sentencia de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA (C-344/04, Rec. p. I-403)?»

Asunto C-629/10

21. TUI Travel plc es un grupo internacional de empresas de ocio que posee siete compañías aéreas, entre ellas Thomson Airways, con domicilio en el Reino Unido. British Airways plc y easyJet Airlines Company Ltd son compañías aéreas que realizan vuelos internacionales regulares de pasajeros.

22. La International Air Transport Association es un organismo comercial internacional que agrupa a unas 230 compañías aéreas que representan el 93 % del tráfico internacional regular.

23. La Civil Aviation Authority es el organismo nacional independiente de aviación del Reino Unido. Sus actividades incluyen la regulación económica, la política del espacio aéreo, la regulación de la seguridad y la protección de los consumidores. Se encarga de la observancia de la normativa aérea en el Reino Unido.

24. TUI Travel y otros solicitaron a la Civil Aviation Authority que confirmara que no interpretaría el Reglamento nº 261/2004 en el sentido de que impone a las compañías aéreas la obligación de compensar a los pasajeros en caso de retraso de su vuelo. La Civil Aviation Authority se negó a acceder a esta petición, indicando que la sentencia Sturgeon y otros, antes citada, la vinculaba.

25. A raíz de esa respuesta, TUI Travel y otros impugnaron la posición de la Civil Aviation Authority ante el tribunal remitente.

26. Al entender que las alegaciones de TUI Travel y otros no estaban desprovistas de fundamento, la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), resolvió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Deben interpretarse los artículos 5 a 7 del [Reglamento n° 261/2004] en el sentido de que exigen que se abone la compensación prevista en el artículo 7 [del mismo Reglamento] a los pasajeros cuyos vuelos sufran retraso en el sentido del artículo 6 [de dicho Reglamento] y, en ese caso, en qué circunstancias?

2) En caso de respuesta negativa a la primera cuestión, ¿carecen de validez (total o parcialmente) los artículos 5 a 7 del [Reglamento n° 261/2004], por vulneración del principio de igualdad de trato?

3) En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión, ¿carecen de validez (total o parcialmente) los artículos 5 a 7 del [Reglamento n° 261/2004] por:

a) incompatibilidad con el Convenio de Montreal;

b) vulneración del principio de proporcionalidad o

c) vulneración del principio de seguridad jurídica?

4) En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión y de respuesta negativa a la tercera cuestión, ¿qué límites deben establecerse, en su caso, a los efectos temporales de la sentencia del Tribunal de Justicia en este asunto?

5) En caso de respuesta negativa a la primera cuestión, ¿qué efectos deben atribuirse, en su caso, a la [sentencia Sturgeon y otros, antes citada], entre el 19 de noviembre de 2009 y la fecha en que el Tribunal de Justicia dicte sentencia en el presente asunto?»

27. Mediante auto del Presidente del Tribunal de Justicia de 30 de noviembre de 2011, se resolvió acumular los asuntos C-581/10 y C-629/10 a efectos de la fase oral y de la sentencia.

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre la primera cuestión en el asunto C-629/10, relativa a la existencia del derecho a compensación en virtud de lo establecido en el Reglamento n° 261/2004 en caso de retraso en el vuelo y a las condiciones en las que se adeuda esta compensación

28. Mediante su primera cuestión en el asunto C-629/10, el órgano jurisdiccional nacional pregunta fundamentalmente si los pasajeros de vuelos que sufran retraso tienen derecho a ser compensados en virtud de lo dispuesto en el Reglamento n° 261/2004 y, de ser así, en qué circunstancias.

29. A este respecto, procede señalar que ni el artículo 7 de este Reglamento ni ninguna otra de sus disposiciones establecen expresamente tal derecho.

30. Una vez dicho esto, *del artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento n° 261/2004 se desprende que, en las condiciones precisadas en dicha disposición, tienen derecho a una*

compensación a tanto alzado los pasajeros cuyo vuelo haya sido cancelado sin que se les haya informado previamente de ello o los pasajeros a los que se haya informado de dicha cancelación con menos de siete días de antelación con respecto a la hora de salida prevista y a los que el transportista aéreo no les pueda ofrecer 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 (véase la sentencia Sturgeon y otros, antes citada, apartado 57).

31. Así, el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), de dicho Reglamento proporciona al transportista aéreo cierto margen de maniobra para proponer al pasajero de un vuelo cancelado in extremis, sin tener que compensarlo, un transporte alternativo. Conforme a esta disposición, el transportista dispone de la facultad de proponerle un transporte alternativo de duración superior a la del vuelo cancelado. No obstante, aunque el transportista utilice plenamente las dos posibilidades que le ofrece dicha disposición, esto es, la que le permite adelantar en una hora el momento de salida de dicho pasajero y la que le permite diferir su llegada menos de dos horas, la duración total del transporte alternativo propuesto no puede ser, en ningún caso, igual o superior a tres horas en relación con la duración del vuelo cancelado. Si sobrepasa este límite, necesariamente deberá compensar al pasajero afectado.

32. Por el contrario, ninguna disposición de este Reglamento confiere expresamente una compensación a tanto alzado a los pasajeros que se enteran in extremis antes de su vuelo, o incluso durante el propio vuelo, de que éste va a sufrir un gran retraso y de que llegarán a su destino final tres o más horas después de la hora de llegada inicialmente prevista.

33. A este respecto, procede recordar que el principio de igualdad de trato exige que las situaciones comparables no reciban un trato diferente y que no se traten de manera idéntica situaciones distintas, a no ser que este trato esté objetivamente justificado (sentencia Sturgeon y otros, antes citada, apartado 48 y jurisprudencia citada).

34. Pues bien, los pasajeros cuyos vuelos se han retrasado y aquellos cuyos vuelos han sido cancelados se encuentran en situaciones comparables a efectos de la compensación prevista en el artículo 7 del Reglamento nº 261/2004, pues ambos sufren una molestia similar: una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas respecto a la hora inicial de su vuelo (véase la sentencia Sturgeon y otros, antes citada, apartado 54).

35. Además, los pasajeros que se encuentren en alguna de estas dos situaciones se ven prácticamente privados de la posibilidad de reorganizar libremente su desplazamiento, al enfrentarse bien a un incidente grave en la realización de su vuelo inminente o ya en curso, bien a la cancelación del vuelo que dé lugar, en su caso, a una oferta de transporte alternativo. Así, si por

una u otra razón se ven necesariamente obligados a alcanzar su destino final en un momento dado, no pueden evitar de ningún modo la pérdida de tiempo inherente a la nueva situación, pues no disponen para ello de margen de maniobra alguno.

36. Por lo demás, estas consideraciones resultan confirmadas por el tercer considerando, in fine, del Reglamento nº 261/2004, que, constatando, entre otros, que el número de pasajeros afectados por cancelaciones sin previo aviso y por largos retrasos es demasiado alto, pone implícitamente de manifiesto la equivalencia de los inconvenientes sufridos por estos dos grupos de pasajeros.

37. En estas circunstancias y habida cuenta del hecho de que el objetivo perseguido por el Reglamento nº 261/2004 es incrementar la protección de todos los pasajeros aéreos, *los pasajeros de los vuelos con tres o más horas de retraso no pueden recibir un trato distinto respecto a aquellos pasajeros que tienen derecho a una compensación en virtud del artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), de dicho Reglamento, pues tal desigualdad de trato entre estos dos grupos de pasajeros no está debidamente justificada desde el punto de vista de los objetivos perseguidos por dicho Reglamento* (véase la sentencia Sturgeon y otros, antes citada, apartados 59 y 60).

38. Pues bien, para paliar esta desigualdad, debe interpretarse el Reglamento nº 261/2004 en el sentido de que *los pasajeros de los vuelos que sufran un gran retraso pueden invocar el mismo derecho a compensación que los pasajeros de vuelos cancelados*, es decir, el previsto en el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), de dicho Reglamento (véase la sentencia Sturgeon y otros, antes citada, apartado 61).

39. En estas circunstancias, procede añadir que, al aprobar el Reglamento nº 261/2004, el legislador pretendía también lograr el equilibrio entre los intereses de los pasajeros aéreos y los de los transportistas aéreos. Junto con el establecimiento de ciertos derechos en favor de estos pasajeros prevé, en el decimoquinto considerando y en el artículo 5, apartado 3, de dicho Reglamento, que los transportistas aéreos no están obligados al pago de una compensación si pueden probar que la cancelación o el gran retraso del vuelo se deben a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables, es decir, a circunstancias que escapan al control efectivo del transportista aéreo (sentencia Sturgeon y otros, apartado 67).

40. Habida cuenta de las consideraciones precedentes, ha de responderse a la primera cuestión en el asunto C-629/10 que procede interpretar los artículos 5 a 7 del Reglamento nº 261/2004 en el sentido de que *los pasajeros de vuelos retrasados tienen derecho a ser compensados en virtud de lo dispuesto en dicho Reglamento cuando sufren, debido a tales vuelos, una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas, es decir, cuando llegan a su destino final tres o más horas después de la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo. Sin embargo, tal retraso no da*

lugar a una compensación de los pasajeros si el transportista aéreo puede acreditar que el gran retraso se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables, es decir, a circunstancias que escapan al control efectivo del transportista aéreo.

Sobre las cuestiones primera y segunda en el asunto C-581/10 y la tercera cuestión, letra a), en el asunto C-629/10, referidas a la validez de los artículos 5 a 7 del Reglamento n° 261/2004 en relación con lo establecido en el Convenio de Montreal

41. Mediante las cuestiones primera y segunda en el asunto C-581/10 y la tercera cuestión, letra a), en el asunto C-629/10, los tribunales remitentes preguntan esencialmente si los artículos 5 a 7 del Reglamento n° 261/2004 son válidos habida cuenta de lo dispuesto en el artículo 29, segunda frase, del Convenio de Montreal si se interpretan en el sentido de que los pasajeros de vuelos con retraso que llegan a su destino final tres o más horas después de la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo tienen derecho a compensación al amparo de dicho Reglamento.

42. Lufthansa, TUI Travel y otros, y los Gobiernos alemán y del Reino Unido entienden que, si dicho Reglamento confiriera un derecho a compensación a los pasajeros de los vuelos retrasados, éste sería contrario al propio tenor del artículo 29, segunda frase, del Convenio de Montreal, que establece una acción de indemnización, en particular, en caso de daños debidos al retraso en el transporte aéreo y supedita el principio de indemnización de esos pasajeros a condiciones y límites precisos, a los que no se atienen las disposiciones correspondientes del Reglamento n° 261/2004.

43. En cambio, Lufthansa, TUI Travel y otros, y los mencionados Gobiernos no niegan en absoluto que el derecho a compensación en virtud del Reglamento n° 261/2004 sea compatible con el artículo 29, segunda frase, del Convenio de Montreal en el caso de los pasajeros de los vuelos cancelados y de los pasajeros a los que se ha denegado el embarque.

44. A este respecto, sin embargo, de la lectura conjunta de los artículos 8, apartado 1, letra b), y 7, apartado 2, del Reglamento n° 261/2004 se desprende que la denegación de embarque con ofrecimiento de conducción alternativa o la cancelación de vuelo con ofrecimiento de conducción alternativa pueden dar lugar, por una parte, al retraso en el transporte aéreo de pasajeros y, por otra parte, a la compensación de los pasajeros afectados por dicho retraso.

45. De esta forma, en su razonamiento, Lufthansa, TUI Travel y otros, y los citados Gobiernos ponen indirectamente en entredicho el propio derecho a compensación conferido por el Reglamento n° 261/2004 y, en definitiva, la compatibilidad de los artículos 5 a 7 de este Reglamento con el Convenio de Montreal.

46. Ahora bien, en el apartado 45 de su sentencia IATA y ELFAA, antes citada, el Tribunal de Justicia declaró que ni de los artículos 19, 22 y 29 del Convenio de Montreal ni de ninguna otra disposición de este Convenio se desprende que sus autores hayan pretendido evitar a dichos transportistas cualquier otro tipo de intervenciones distintas de las que establecen tales disposiciones, en especial las que puedan prever las autoridades públicas para reparar de forma estandarizada e inmediata los perjuicios que suponen las molestias ocasionadas por los retrasos en el transporte aéreo de pasajeros, sin necesidad de que éstos deban padecer los inconvenientes inherentes a la reclamación de indemnizaciones por vía judicial.

47. Incluso aunque el objeto de las cuestiones prejudiciales relativas a la compatibilidad con el Convenio de Montreal se limitaba a las medidas de asistencia y de asunción de costes estandarizadas e inmediatas previstas en el artículo 6 del Reglamento nº 261/2004, el Tribunal de Justicia no ha excluido que otras medidas, como la compensación prevista en el artículo 7 de dicho Reglamento, puedan quedar fuera del ámbito de aplicación del Convenio de Montreal.

48. Esta última medida fue examinada en concreto en la sentencia Sturgeon y otros, antes citada, en la que el Tribunal de Justicia precisó, por una parte, que la pérdida de tiempo constituye una molestia contemplada por el Reglamento nº 261/2004, al igual que las demás molestias que deben subsanar las medidas previstas por dicho Reglamento. Por otra parte, constató que dicha molestia debe ser reparada mediante una compensación a los pasajeros afectados al amparo de dicho Reglamento (en este sentido, véase la sentencia Sturgeon y otros, antes citada, apartados 52 y 61).

49. A este respecto procede precisar que, al igual que las molestias mencionadas en la sentencia IATA y ELFAA, antes citada, no cabe calificar una pérdida de tiempo de «daño ocasionado por retrasos» en el sentido de lo dispuesto en el artículo 19 del Convenio de Montreal y, por ese motivo, no está comprendida en el ámbito de aplicación del artículo 29 del Convenio.

50. En efecto, el artículo 19 de este Convenio exige, en particular, que el daño se haya generado a raíz de un retraso, que exista un nexo causal entre el retraso y el daño, y que el daño esté individualizado en función de los distintos perjuicios que sufra cada pasajero.

51. Pues bien, en primer lugar, una pérdida de tiempo no es un daño generado a raíz de un retraso, sino que constituye una molestia, al igual que otras molestias que subyacen a las situaciones de denegación de embarque, de cancelación de vuelo y de gran retraso y que acompañan a estas situaciones, como las incomodidades o el hecho de verse temporalmente privado de los medios de comunicación disponibles normalmente.

52. Asimismo, todos los pasajeros de vuelos retrasados sufren de la misma forma la pérdida de tiempo y, por consiguiente, es posible ponerle remedio mediante una medida estandarizada, sin que sea necesario llevar a cabo una apreciación concreta de la situación individual de cada pasajero afectado. Por lo tanto, este tipo de medidas pueden aplicarse inmediatamente.

53. Por último, no existe necesariamente un nexo causal entre el retraso efectivo, por una parte, y la pérdida de tiempo considerada pertinente para afirmar la existencia de un derecho a compensación al amparo de lo dispuesto en el Reglamento nº 261/2004 o para calcular el importe de dicha compensación, por otra parte.

54. En efecto, la obligación especial de compensación impuesta por el Reglamento nº 261/2004 no resulta de cualquier retaso efectivo, sino únicamente del que ocasiona una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas en relación con la hora de llegada inicialmente prevista. Por otra parte, mientras que la magnitud del retraso constituye normalmente un factor que aumenta la probabilidad de daños más importantes, la compensación a tanto alzado concedida en virtud de dicho Reglamento, permanece inalterada a este respecto, puesto que la duración del retraso efectivo por encima de las tres horas no se tiene en cuenta al calcular el importe de la compensación adeudada en virtud del artículo 7 del Reglamento nº 261/2004.

55. En estas circunstancias, *la pérdida de tiempo subyacente al retraso de un vuelo, que constituye una molestia en el sentido de lo dispuesto en el Reglamento nº 261/2004 y que no puede ser calificada de «daño ocasionado por retrasos», en el sentido de lo dispuesto en el artículo 19 del Convenio de Montreal, no está comprendida en el ámbito de aplicación del artículo 29 de dicho Convenio.*

56. *Por consiguiente, la obligación que resulta del Reglamento nº 261/2004, destinada a compensar a los pasajeros de vuelos que sufran un gran retraso, es compatible con el artículo 29 del Convenio de Montreal.*

57. Además, procede señalar que la obligación de compensación que se desprende del Reglamento nº 261/2004 complementa al artículo 29 del Convenio de Montreal en la medida en que se sitúa en un momento previo al que resulta de lo dispuesto en este artículo (en este sentido, véase la sentencia IATA y ELFAA, antes citada, apartado 46).

58. De ello se deduce que *la obligación de compensación en sí misma no impide que los pasajeros afectados, en el caso en que el mismo retraso les cause también daños individuales que den derecho a una indemnización, puedan ejercitar, además, las acciones de indemnización individual de dichos daños en las circunstancias previstas en el Convenio de Montreal (véase, en este sentido, la sentencia IATA y ELFAA, antes citada, apartados 44 y 47).*

59. A este respecto, el Tribunal de Justicia ha señalado, al interpretar el artículo 12 del Reglamento nº 261/2004, bajo la rúbrica «Compensación suplementaria», que dicho artículo pretende completar la aplicación de las medidas previstas en dicho Reglamento, de modo que los pasajeros sean compensados por la totalidad del perjuicio que hayan sufrido a causa del incumplimiento, por parte del transportista aéreo, de sus obligaciones contractuales. Esta disposición permite así al juez nacional condenar al transportista aéreo a indemnizar el perjuicio resultante para los pasajeros del incumplimiento del contrato de transporte aéreo sobre la base de un fundamento jurídico distinto del Reglamento nº 261/2004, es decir, en particular, en las condiciones previstas por el Convenio de Montreal o por el Derecho nacional (sentencia de 13 de octubre de 2011, Sousa Rodríguez y otros, C-83/10, Rec. p. I-0000, apartado 38).

60. Atendidas las consideraciones anteriores, procede señalar que el examen de las cuestiones primera y segunda en el asunto C-581/10 y de la tercera cuestión, letra a), en el asunto 629/10 no ha puesto de manifiesto dato alguno que afecte a la validez de los artículos 5 a 7 del Reglamento nº 261/2004.

Sobre la tercera cuestión en el asunto C-581/10 y la tercera cuestión, letra c), en el asunto C-629/10, relativas a la validez de los artículos 5 a 7 del Reglamento nº 261/2004 desde el punto de vista del principio de seguridad jurídica

61. Mediante la tercera cuestión en el asunto C-581/10 y la tercera cuestión, letra c), en el asunto C-629/10, los tribunales remitentes preguntan, en esencia, si los artículos 5 a 7 del Reglamento nº 261/2004, tal como han sido interpretados por la sentencia Sturgeon y otros, antes citada, son válidos desde el punto de vista del principio de seguridad jurídica.

62. TUI Travel y otros y el Gobierno del Reino Unido sostienen que interpretar el Reglamento nº 261/2004 en el sentido de que impone una obligación de compensación de los pasajeros de los vuelos retrasados contraviene dicho principio. En su opinión, esa interpretación es incompatible, por una parte, con lo declarado en la sentencia IATA y ELFAA, antes citada, de la que se desprende que no hay obligación alguna de abonar una compensación en tales supuestos. Por otra parte, tal interpretación hace caso omiso de la intención del legislador de la Unión, así como del claro tenor de dicho Reglamento, de donde se desprende que la compensación sólo debe abonarse en los casos de denegación de embarque y de cancelación de vuelos.

63. Estas alegaciones deben desestimarse atendiendo a lo señalado anteriormente en la presente sentencia.

64. En particular, en lo que respecta, en primer lugar, a la relación entre la sentencia IATA y ELFAA y la sentencia Sturgeon y otros, de los apartados 46 a 48 de la presente sentencia resulta

que no existe discrepancia alguna entre esas dos sentencias, pues la segunda aplica los principios establecidos en la primera.

65. Asimismo, se deriva de lo señalado en los apartados 30 a 39 de la presente sentencia que la interpretación del Reglamento nº 261/2004 según la cual dicha norma impone una obligación de compensación por los grandes retrasos en los vuelos no desconoce la voluntad del legislador de la Unión.

66. Finalmente, respecto a la claridad de las obligaciones impuestas a los transportistas aéreos, procede recordar que el principio de seguridad jurídica exige que los justiciables puedan conocer sin ambigüedad sus derechos y obligaciones y adoptar las medidas oportunas (véanse las sentencias de 9 de julio de 1981, *Gondrand y Garancini*, 169/80, Rec. p. 1931, apartado 17; de 13 de febrero de 1996, *Van es Douane Agenten*, C-143/93, Rec. p. I-431, apartado 27, y de 14 de abril de 2005, *Bélgica/Comisión*, C-110/03, Rec. p. I-2801, apartado 30).

67. Sin embargo, desde el punto de vista de las exigencias que se derivan del principio de igualdad de trato, los transportistas aéreos no pueden invocar el principio de seguridad jurídica para justificar que la obligación de compensar a los pasajeros que les impone el Reglamento nº 261/2004 hasta el límite de los importes que establece en caso de retraso del vuelo es contraria a este último principio.

68. Además, como ha señalado el Abogado General en el apartado 46 de sus conclusiones, desde que se dictó la sentencia *Sturgeon y otros*, antes citada, los pasajeros cuyos vuelos han sido retrasados y los transportistas aéreos podían saber, sin ambigüedad alguna, a partir de qué momento, respectivamente, los primeros pueden reclamar el pago de una compensación y los segundos están obligados a pagar dicha compensación, y la fijación de un límite temporal claro permite asimismo evitar que los tribunales nacionales aprecien de manera diferente el concepto de gran retraso, lo cual, llegado el caso produciría inseguridad jurídica.

69. En consecuencia, procede declarar que el examen de la tercera cuestión en el asunto C-581/10 y de la tercera cuestión, letra c), en el asunto C-629/10 no ha puesto de manifiesto dato alguno que pueda afectar a la validez de los artículos 5 a 7 del Reglamento nº 261/2004.

Sobre la tercera cuestión, letra b), en el asunto C-629/10, relativa al principio de proporcionalidad

70. Mediante su tercera cuestión, letra b), en el asunto C-629/10, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si los artículos 5 a 7 del Reglamento nº 261/2004 son válidos desde el punto de vista del principio de proporcionalidad cuando se interpretan en el sentido de que los pasajeros cuyo vuelo ha sido retrasado tienen derecho a ser compensados en virtud de lo dispuesto en dicho Reglamento.

71. El principio de proporcionalidad, que forma parte de los principios generales del Derecho de la Unión, exige que los actos de las instituciones de la Unión Europea no rebasen los límites de lo que resulta adecuado y necesario para el logro de los objetivos legítimos perseguidos por la normativa controvertida, entendiéndose que, cuando se ofrece una elección entre varias medidas adecuadas, debe recurrirse a la menos onerosa, y que las desventajas ocasionadas no deben ser desproporcionadas con respecto a los objetivos perseguidos (sentencias de 12 de marzo de 2002, *Omega Air y otros*, C-27/00 y C-122/00, Rec. p. I-2569, apartado 62, y de 12 de enero de 2006, *Agrarproduktion Staebelow*, C-504/04, Rec. p. I-679, apartado 35).

72. En el caso de autos, procede recordar que el objetivo del Reglamento nº 261/2004 consiste en garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros aéreos con independencia de que se les haya denegado el embarque o se haya cancelado o producido un gran retraso en su vuelo, puesto que todos se ven confrontados a similares trastornos y molestias graves en relación con el transporte aéreo (véase la sentencia *Sturgeon y otros*, antes citada, apartado 44).

73. TUI Travel y otros y el Gobierno del Reino Unido sostienen que si el Reglamento nº 261/2004 se interpreta en el sentido de que establece el pago de una compensación a los pasajeros en caso de retraso de su vuelo, tal interpretación sería desmesurada respecto a los objetivos fijados por dicho Reglamento, ya que conduciría a los transportistas aéreos a soportar una carga económica excesiva. Además, también tendría un efecto desproporcionado en los pasajeros, ya que los transportistas podrían repercutir el coste económico de dicha obligación en sus tarifas y reducir el número de vuelos de proximidad y el servicio a los destinos periféricos.

74. No obstante, hay que recordar de inmediato, a este respecto, que la compensación a tanto alzado establecida en el artículo 7 del Reglamento nº 261/2004 permite paliar la pérdida de tiempo sufrida por los pasajeros sin que éstos tengan que probar que han sufrido un perjuicio individual. Por lo tanto, esta medida permite garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros aéreos, como pretende el Reglamento.

75. Dado el carácter irreversible, objetivo y fácilmente cuantificable de la pérdida de tiempo sufrida (véase, en particular, la sentencia *Sturgeon y otros*, antes citada, apartado 52), la medida consistente en conceder a todos los pasajeros afectados por dicha molestia una compensación pecuniaria inmediata y a tanto alzado resulta particularmente adecuada.

76. Ciertamente, la compensación tiene consecuencias económicas efectivas para los transportistas aéreos. No obstante, no puede considerarse que tales consecuencias sean desmesuradas respecto al objetivo de un elevado grado de protección de los pasajeros aéreos.

77. En efecto, en primer lugar, la obligación de compensación que resulta del artículo 7 del Reglamento nº 261/2004 no afecta a todos los retrasos, sino únicamente a los grandes retrasos.

78. Asimismo, el importe de la compensación, fijado en 250, 400 y 600 euros, según la distancia recorrida por los vuelos de que se trate, aún puede reducirse en un 50 %, de conformidad con el artículo 7, apartado 2, letra c), del Reglamento nº 261/2004, cuando el retraso, en el caso de un vuelo no comprendido en el artículo 7, apartado 2, letras a) y b), de dicho Reglamento, sea inferior a cuatro horas (sentencia Sturgeon, antes citada, apartado 63).

79. Además, los transportistas aéreos no están obligados al pago de una compensación si pueden probar que la cancelación o el gran retraso del vuelo se deben a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables, es decir, a circunstancias que escapan al control efectivo del transportista aéreo (véase la sentencia Sturgeon y otros, antes citada, apartado 67).

80. Por otra parte, debe señalarse que el cumplimiento de las obligaciones previstas en el Reglamento nº 261/2004 se impone sin perjuicio de que, como prevé el artículo 13 de dicho Reglamento, los transportistas aéreos puedan pedir una reparación a cualquier persona, terceros incluidos, que haya ocasionado el retraso. Esta reparación puede, en consecuencia, atenuar e incluso absorber la carga económica soportada por dichos transportistas como consecuencia de tales obligaciones. Además, no parece excesivo que, sin perjuicio del derecho a reparación antes mencionado, estas obligaciones sean soportadas en un primer momento por los transportistas aéreos a los que los pasajeros afectados están ligados por un contrato de transporte que les da derecho a un vuelo que no debería ser cancelado ni retrasado (sentencias antes citadas IATA y ELFAA, apartado 90, y Sturgeon y otros, apartado 68).

81. Por otra parte, se desprende de la jurisprudencia que la importancia del objetivo de la protección de los consumidores, incluidos, por lo tanto, los pasajeros aéreos, puede justificar consecuencias económicas negativas, incluso considerables, para determinados operadores económicos (véase, en este sentido, la sentencia de 8 de junio de 2010, Vodafone y otros, C-58/08, Rec. p. I-4999, apartados 53 y 59).

82. Procede añadir que, como ha señalado el Abogado General en el apartado 60 de sus conclusiones, según los datos proporcionados al Tribunal de Justicia en relación con la frecuencia de los grandes retrasos y los costes de dicha compensación para las compañías aéreas, la proporción de los vuelos cuyo retraso confiere derecho a compensación de conformidad con el Reglamento nº 261/2004 equivale a menos del 0,15 %.

83. Finalmente, no se ha facilitado al Tribunal de Justicia ningún dato concreto que demuestre que el pago de una compensación en caso de grandes retrasos produciría un aumento de las tarifas o una reducción del número de los vuelos de proximidad y del servicio a los destinos periféricos.

84. Por consiguiente, procede declarar que el examen de la tercera cuestión, letra b), en el asunto C-629/10 no ha puesto de manifiesto dato alguno que afecte a la validez de los artículos 5 a 7 del Reglamento nº 261/2004.

Sobre las cuestiones prejudiciales segunda y quinta en el asunto C-629/10

85. Dado que estas cuestiones se plantearon para el supuesto de que se respondiera de forma negativa a la primera cuestión planteada en el asunto C-629/10, no procede darles respuesta.

Sobre la cuarta cuestión en el asunto C-629/10, relativa a los efectos temporales de la presente sentencia

86. Mediante su cuarta cuestión en el asunto C-629/10, el órgano jurisdiccional remitente desea saber cuáles son los efectos temporales de la presente sentencia en relación con el derecho a compensación de los pasajeros cuyo vuelo ha sido retrasado tres o más horas respecto a la hora de llegada inicialmente prevista.

87. TUI Travel y otros sostienen que, si el Tribunal de Justicia responde afirmativamente a la primera cuestión y negativamente a la tercera, debe limitar los efectos temporales de la presente sentencia de modo que los artículos 5 a 7 del Reglamento nº 261/2004 no puedan ser invocados para fundamentar demandas de compensación de pasajeros por vuelos que sufrieron retrasos antes de la fecha de la presente sentencia, salvo en lo que respecta a los pasajeros que ya hayan interpuesto un recurso judicial para obtener la compensación en la fecha de esta sentencia. En su opinión, a pesar de lo declarado en la sentencia *Sturgeon*, antes citada, las compañías aéreas y los otros agentes afectados pueden concluir razonablemente, en el momento actual, que el artículo 7 del Reglamento nº 261/2004 no se aplica a los pasajeros cuyo vuelo se retrase, pues dicha sentencia está en contradicción con el claro tenor del Reglamento, así como con la sentencia *IATA y ELFAA*, antes citada.

88. A este respecto, debe recordarse que, según jurisprudencia reiterada, la interpretación que el Tribunal de Justicia, en el ejercicio de la competencia que le confiere el artículo 267 TFUE, hace de una norma del Derecho de la Unión aclara y precisa el significado y el alcance de dicha norma, tal como debe o habría debido ser entendida y aplicada desde el momento de su entrada en vigor. De ello resulta que la norma que ha sido interpretada puede y debe ser aplicada por el juez incluso a relaciones jurídicas nacidas y constituidas antes de la sentencia que resuelva sobre la petición de interpretación si, además, se reúnen los requisitos que permiten someter a los órganos

jurisdiccionales competentes un litigio relativo a la aplicación de dicha norma (véanse, en particular, las sentencias de 3 de octubre de 2002, Barreira Pérez, C-347/00, Rec. p. I-8191, apartado 44, y de 17 de febrero de 2005, Linneweber y Akritidis, C-453/02 y C-462/02, Rec. p. I-1131, apartado 41).

89. Sólo con carácter excepcional puede el Tribunal de Justicia, aplicando el principio general de seguridad jurídica inherente al ordenamiento jurídico de la Unión, limitar la posibilidad de que los interesados invoquen una disposición por él interpretada con el fin de cuestionar relaciones jurídicas establecidas de buena fe (véanse, en particular, las sentencias de 23 de mayo de 2000, Buchner y otros, C-104/98, Rec. p. I-3625, apartado 39, y Linneweber y Akritidis, antes citada, apartado 42).

90. En este marco, sin embargo, corresponde al Tribunal de Justicia determinar un momento único a partir del cual desplegará efectos la interpretación que ha realizado del Derecho de la Unión.

91. A este respecto, el Tribunal de Justicia ya ha declarado que la limitación temporal de los efectos de tal interpretación sólo puede admitirse en la propia sentencia que resuelve sobre la interpretación solicitada. Ese principio garantiza la igualdad de trato de los Estados miembros y de los demás justiciables frente a este derecho y cumple, de esa manera, las exigencias que impone el principio de seguridad jurídica (sentencia de 6 de marzo de 2007, Mellicke y otros, C-292/04, Rec. p. I-1835, apartado 37).

92. La interpretación solicitada por la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), en el asunto C-629/10 se refiere al derecho a la compensación debida a los pasajeros, de conformidad con el Reglamento nº 261/2004, cuando sufren, debido a un retraso en su vuelo, una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas, es decir, cuando llegan a su destino final tres horas o más después de la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo. A este respecto, ya se desprendía del apartado 61 de la sentencia Sturgeon y otros, antes citada, que los pasajeros aéreos tienen ese derecho.

93. Ahora bien, es preciso señalar que, en esa última sentencia, el Tribunal de Justicia no limitó en el tiempo los efectos de la interpretación del Reglamento nº 261/2004 en relación con el derecho a compensación mencionado en el apartado anterior.

94. Por consiguiente, no procede limitar en el tiempo los efectos de la presente sentencia.

Costas

95. 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,

FALLO

el Tribunal de Justicia (Gran Sala) declara:

1) Los artículos 5 a 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 en los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) nº 295/91, deben interpretarse en el sentido de que los pasajeros de los vuelos retrasados tienen derecho a ser compensados en virtud de lo dispuesto en dicho Reglamento cuando sufren, debido a tales vuelos, una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas, es decir, cuando llegan a su destino tres horas o más después de la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo. Sin embargo, tal retraso no da derecho a una compensación de los pasajeros si el transportista aéreo puede acreditar que el gran retraso se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables, es decir, a circunstancias que escapan al control efectivo del transportista aéreo.

2) El examen de las cuestiones prejudiciales no ha puesto de manifiesto dato alguno que afecte a la validez de los artículos 5 a 7 del Reglamento nº 261/2004.

Firmas

(1)

Lenguas de procedimiento: alemán y inglés.

[Ver Texto](#)