Eliseo Sierra Noguero
Profesor de Derecho mercantil y aeronáutico de la Universidad Autónoma de Barcelona
Miembro de la Asociación Española de Derecho Aeronáutico y Espacial
eliseo.sierra@uab.cat
ORCID: 0000-0002-6023-690X

Los vuelos con conexión en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea interpretativa del Reglamento (CE) 261/2004

Introducción

En la práctica aérea del transporte comercial de pasajeros, el traslado entre el aeropuerto de partida y el aeropuerto de destino final se realiza mediante un vuelo, directo o con escalas.

Los vuelos con conexión directa o, simplemente, vuelos con conexión o de conexión, suponen que el pasajero, según el billete adquirido, habrá de realizar una o más escalas hasta alcanzar el destino final. De esta manera, el pasajero toma el primer vuelo desde el aeropuerto de partida con destino a la escala donde ha de embarcarse en el vuelo de conexión que lo lleve a la siguiente escala o al destino final. Por ejemplo, un vuelo con conexión puede ser Helsinki (Finlandia) - Singapur con conexión a través de Chongqing (China). En España, son habituales los vuelos de conexión hasta Madrid desde otra ciudad española, para, desde la capital, partir hacia un destino comunitario o extracomunitario. Por ejemplo, un vuelo entre Barcelona - San Salvador (El Salvador), con conexión a través de Madrid y luego con Ciudad de Guatemala (Guatemala), para llegar finalmente a San Salvador.

Usualmente, el pasajero dispone de una reserva o billete único para toda la operación de transporte entre el aeropuerto de salida y el aeropuerto de destino, incluidas las escalas. Este billete puede haberlo adquirido directamente de la compañía aérea, de una agencia de viajes física o telemática o de una agencia de viajes mayorista que ha vendido un viaje combinado en el que se inserta la operación de transporte aéreo.

El Convenio de Montreal para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, del cual es parte España y la Unión Europea, establece que los puntos de partida y destino final deben constar en el billete. También han de constar al menos una de las escalas si el lugar de partida y destino están en el mismo país (art. 3.1). Sin embargo, con arreglo a los condicionados generales empleados por las compañías en la práctica aérea, tanto el billete como las tarjetas de embarque identifican no sólo los lugares de partida y destino, sino también las escalas.

Jurídicamente, los vuelos con conexión plantean una abundante litigiosidad por razón de los supuestos de cancelación de vuelos, denegación de embarque o retrasos que pueden producirse durante su ejecución. Por ejemplo, si por retraso en la salida el pasajero pierde el vuelo con conexión, es probable que llegue también con retraso al destino final, al haber sido necesario organizar un transporte alternativo. La norma comunitaria de referencia para compensar económicamente al pasajero que sufre las molestias derivadas de estos incidentes es el 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, en adelante, Reglamento (CE) 261/2004. La alta incidencia de los vuelos con conexión queda acreditada por las numerosas sentencias de respuesta a peticiones de decisiones prejudiciales presentadas por los tribunales nacionales de los Estados miembros al Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) y que tienen por objeto la interpretación del Reglamento (CE) 261/2004 en relación a retrasos, cancelaciones o denegaciones de embarque en vuelos que incluían escalas y vuelos con conexión.

Vuelo con escalas y vuelos de conexión

El Reglamento (CE) 261/2004 no utiliza el término "vuelo con escalas", pero sí menciona el concepto "vuelo con conexión directa". En concreto, el art. 2.h Reglamento (CE) 261/2004 define el destino final como "*el destino que figura en el billete presentado en el mostrador de facturación o, en caso de vuelos con conexión directa, el destino correspondiente al último vuelo; no se tomarán en consideración vuelos de conexión alternativos si se respeta la hora de llegada finalmente programada*".

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea utiliza a veces el término "vuelo con escalas", como en la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Cuarta) de 11 de junio de 2020, LE contra Transportes Aéreos Portugueses SA, asunto C-74/19, apartados 59 a 61. No obstante, es un concepto de uso minoritario. Probablemente por ser el concepto de "vuelo con conexión" o "vuelo con conexión directa" el que utiliza el art. 2.h Reglamento (CE) 261/2004, también éste es más habitual en la jurisprudencia.

En conclusión, el vuelo puede ser directo entre los lugares de origen o destino. También pueden ser un vuelo con escalas que incluyan dos o más vuelos de conexión.

Los vuelos de conexión bajo una misma reserva como una única operación de transporte

En la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Cuarta) de 10 de julio de 2008, Emirates Airlines - Direktion für Deutschland contra Diether Schenkel, asunto C-173/07, se aborda un supuesto de cancelación del viaje de vuelta en un vuelo de ida y vuelta entre Dusseldorf (Alemania) - Dubai (Emiratos Árabes Unidos) con vuelo de conexión hasta Manila (Filipinas) como destino final. El TJUE señaló que el concepto de "vuelo" consiste, esencialmente, en una operación de transporte aéreo y que, por lo tanto, constituye en cierto modo una "unidad" este tipo de transporte realizada por un transportista aéreo que fija su itinerario (apartado 40). En contrario, "*un viaje de ida y vuelta no puede considerarse como un solo y mismo vuelo*" (apartado 47).

En la Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 26 de febrero de 2013, Air France contra Heinz-Gerke Folkerts y Luz-Tereza Folkerts, asunto C-11/11, la pasajera tenía una reserva para volar de Bremen (Alemania) a Asunción (Paraguay), con escalas en París (Francia) y São Paulo (Brasil). Se produjo un retraso a la salida que le hizo perder los vuelos de conexión. Los transportes alternativos facilitaron la llegada al destino final, si bien con un retraso de 11 horas respecto a la hora inicialmente prevista. La pasajera

reclama la compensación a tanto alzado del art. 7 Reglamento (CE) 261/2004 ante el tribunal competente y éste eleva una petición de decisión prejudicial. El TJUE contesta que, en caso de vuelos con conexión directa, "*únicamente importa el retraso constatado con respecto a la hora de llegada prevista al destino final, entendido como el destino del último vuelo que coge el pasajero de que se trata*" (apartado 35). Dicha compensación no se supedita a que haya habido, como en este caso, un retraso en el aeropuerto de salida (apartado 47).

La Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Octava) de 7 de septiembre de 2017, Birgit Bossen y otros contra Brussels Airlines SA/NV, asunto C-559/16, trataba de un retraso en la partida en Roma (Italia), que hizo perder al pasajero el vuelo de conexión entre Bruselas (Bélgica) y Hamburgo (Alemania) como destino final. Con el vuelo alternativo, los pasajeros llegaron con un retraso de 3,50 horas a Hamburgo. El TJUE señala, sobre las normas del art. 7 Reglamento (CE) 261/2004, que "*estas disposiciones prevén el derecho a compensación de los pasajeros sin diferenciar en función de que alcancen su destino final mediante un vuelo directo o mediante vuelos de conexión*" (apartado 24). Añade que "*al establecer el importe de la compensación, sólo procede tomar en consideración la distancia entre el lugar del primer despegue y el destino final, excluyendo los eventuales vuelos de conexión*" (apartado 29). Puede verse aquí otro efecto del principio de unidad del transporte, se trate de vuelo directo o vuelos con conexión: sirve calcular la cuantía de la compensación del art. 7 Reglamento (CE) 261/2004 en función de la distancia total.

En la actualidad, es la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Octava) de 31 de mayo de 2018, Claudia Wegener contra Royal Air Maroc SA, asunto C-537/17, la que contiene con mayor detalle la doctrina del TJUE sobre los vuelos con conexión. Su doctrina ha sido posteriormente reiterada en numerosas sentencias.

En particular, la pasajera había adquirido en una única reserva un transporte desde Berlín (Alemania) hasta Agadir (Marruecos) y se preveía una escala con cambio de aeronave en Casablanca (Marruecos). Al llegar a Casablanca, se le denegó el embarque indicándole que se había reasignado su asiento a otro pasajero. Al final, la pasajera embarcó en otra aeronave del mismo transportista aéreo y llegó a Agadir con un retraso de 4 horas respecto del horario previsto inicialmente. El TJUE ofrece una novedosa definición de los vuelos con conexión directa: "*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 nº 261/2004*" (apartado 18). Además, habían sido objeto de una "*única reserva*" (apartado 19). El TJUE añade que no se pierde esta unidad de transporte de los vuelos con conexión, aunque se haya cambiado de aeronave (apartado 23).

La jurisprudencia posterior del TJUE aplica los conceptos sobre la unidad del transporte con varios vuelos de conexión y reserva o billete único.

Por ejemplo, en la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Cuarta) de 24 de febrero de 2022, Airhelp Limited contra Austrian Airlines AG, asunto C-451/20, se analizaba la reclamación de la compensación económica del Reglamento (CE) 261/2004 en una reserva con un transportista aéreo comunitario para un transporte con conexión entre Chisináu (Moldavia) y Bangkok (Tailandia), con escala en Viena (Austria). El vuelo entre Chisináu y Viena fue cancelado y se sustituyó por un transporte alternativo hasta destino. El TJUE no reconoce la indemnización al pasajero prevista en el Reglamento (CE) 261/2004, porque no es aplicable a este supuesto. La razón que ofrece es el art. 3 Reglamento (CE) 261/2004, sobre su ámbito de aplicación. Como resultado, no se aplica a este supuesto, en donde "*un vuelo con conexión que ha sido objeto de una única reserva y que consta de dos vuelos que deben ser efectuados por un transportista aéreo comunitario cuando tanto el aeropuerto de salida del primer vuelo como el aeropuerto*

de destino del segundo vuelo están situados en un tercer país, y solo el aeropuerto en que tiene lugar la escala está situado en el territorio de un Estado miembro" (apartado 41). En este supuesto, aunque se trataba de un transportista comunitario y el vuelo afectado por la cancelación era entre un Estado no miembro de la Unión Europea (Moldavia) y un Estado miembro (Austria), el TJUE considera preponderante el hecho de existir una reserva única entre dos destinos extracomunitarios (Moldavia y Bangkok), pues no es relevante dónde "*esté situado el aeropuerto de escala, dado que este no puede ser considerado como el aeropuerto de salida o de llegada del pasajero afectado*" (apartado 23).

Hipótesis de pluralidad de operadores de los diferentes vuelos de conexión

Es habitual que en las operaciones de transporte aéreo con vuelos de conexión participen varios operadores, algunos de los cuales no tienen contrato de pasaje con el pasajero. Normalmente, participan en la operación en cumplimiento de acuerdos de código compartido con el transportista contractual. Otras veces, el pasajero contrata con una agencia de viajes como transportista contractual y ésta subcontrata con las compañías aéreas, como ocurre con un viaje combinado que incluya transporte aéreo. Se plantea la responsabilidad de estos operadores frente al pasajero a la vista de la jurisprudencia del TJUE.

En la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Novena) de 11 de julio de 2019, CS y otros contra České aerolinie a.s., asunto C-502/18, se trataba de un transporte aéreo entre Praga (República Checa) - Abu Dabi (Emiratos Árabes Unidos) - Bangkok (Tailandia) contratado con reserva única con una compañía aérea comunitaria. El vuelo de conexión entre Abu Dabi y Bangkok, operado por una compañía extracomunitaria en el marco de un acuerdo de código compartido con la compañía comunitaria, llegó al destino final con un retraso de 488 minutos. Los pasajeros reclamaron el derecho de compensación del art. 7 Reglamento (CE) 261/2004 a la compañía aérea comunitaria con quien habían contratado el billete de pasaje. El TJUE afirma que "*los vuelos con una o más conexiones directas que dan lugar a una reserva única deben entenderse como una unidad, lo que implica que, en el marco de esos vuelos, un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que ha efectuado el primer vuelo no puede escudarse en la mala ejecución de un vuelo posterior operado por otro transportista aéreo*" (apartado 27). Obsérvese como el transportista contractual responde de la compensación económica frente al pasajero por las incidencias que ha producido en operador con el que ha subcontratado un vuelo de conexión. La legitimación pasiva le alcanza aunque no haya operado personalmente el vuelo de conexión en que se ha producido la incidencia, sino a través de otra compañía aérea con quien ha subcontratado a través de un acuerdo de código compartido.

En la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Cuarta) de 7 de abril de 2022, Q y otros contra United Airlines Inc., asunto C-561/20, los pasajeros contrataron, a través de una agencia de viajes intermediaria, con un transportista comunitario un billete único para un vuelo Bruselas (Bélgica) - Newark (EE.UU.) - San José (EE.UU.). Este vuelo de cabotaje norteamericano lo efectuó íntegramente un transportista aéreo de este país, actuando en nombre del transportista comunitario. Los pasajeros llegaron a destino final con un retraso de 223 minutos. Consta acreditado que el retraso se originó en este tramo del referido vuelo de conexión entre Newark y San José. El TJUE declara que la compañía extracomunitaria que ejecutó el tramo estadounidense entre Newark y San José debe abonar la compensación económica al pasajero (apartado 44). Así, la legitimación pasiva *ex* art. 7 Reglamento (CE) 261/2004 no depende de que el operador haya contratado el billete directamente con el pasajero. Su responsabilidad surge de ser el transportista encargado de efectuar el vuelo.

La Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Octava) de 6 de octubre de 2022, flightright GmbH contra American Airlines Inc, asunto C-436/21, trata sobre un vuelo entre Stuttgart (Alemania) – Zúrich (Suiza) – Filadelfia (EEUU) - Kansas City (EE.UU.), contratado con reserva única con una agencia de viajes. Como en el caso anterior, el retraso se produjo en el cabotaje nacional norteamericano a cargo de una compañía aérea de este país. El pasajero dirige la demanda la demanda de compensación del art. 7 Reglamento (CE) 261/2004 contra la compañía aérea norteamericana, pues el vuelo de conexión entre Filadelfia-Kansas City se retrasó a la llegada en más de 4 horas. El TJUE reitera el concepto de vuelos con conexión, 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 (CE) 261/2004. Así sucede cuando dos o más vuelos son objeto de una única reserva*" (apartado 20). Reitera la idea de que varios vuelos estén comprendidos en una "operación de transporte" (apartado 31). Como novedad, el TJUE indica que el Reglamento (CE) es aplicable a la compañía aérea norteamericana, sin condicionarse a que exista una relación jurídica entre los *distintos transportistas aéreos encargados de efectuarlos, 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"* (apartado 31). Es decir, el transportista encargado de efectuar el vuelo ha de responder por haber sido subcontratado por la agencia de viajes, no siendo necesario ninguna relación jurídica entre los diferentes operadores de los vuelos.

Competencia territorial para conocer de la demanda judicial de compensación del art. 7 Reglamento (CE) 261/2004

Según jurisprudencia reiterada del Tribunal Supremo (autos de 21 de junio y de 3 de mayo de 2022, entre muchos otros), es de aplicación la jurisprudencia comunitaria contenida en la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Cuarta) de 9 de julio de 2009, Peter Rehder y Air Baltic Corporation, asunto C-204/08, según la cual el tribunal competente para conocer de una demanda de compensación basada en un contrato de transporte aéreo y en el Reglamento (CE) 261/2004 es, a elección del demandante, aquel en cuya demarcación se halle el lugar de salida el lugar de llegada del avión, tal y como dichos lugares estén previstos en el contrato. La razón es la aplicación de la norma de competencia especial en materia del prestación de servicios del art. 7.1.b, segundo guión, del Reglamento (UE) n° 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (Bruselas I *bis*). Una persona domiciliada en un Estado miembro podrá ser demandada en otro Estado miembro cuando se trate de una prestación de servicios en el lugar del Estado miembro en el que, según el contrato, hayan sido o deban ser prestados los servicios.

La cuestión es cómo se aplica esta doctrina a los vuelos con conexión. En la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Novena) de 3 de febrero de 2022, JW y otros contra LOT Polish Airlines, asunto C-20/21, trata de una demanda de compensación por retraso a la llegada de más de 4 horas contra el transportista encargado de efectuar uno de los vuelos de conexión y con quien no había contratado el pasajero. El vuelo contratado con una reserva única era entre Varsovia (Polonia) - Frankfort (Alemania) - Malé (Maldivas). El primer vuelo sufrió un retraso y el pasajero perdió el vuelo de conexión en Frankfort, siendo el transporte alternativo inhábil para impedir el retraso de 4 horas sufrido al llegar a Maldivas.

En este caso, el litigio se centraba sólo en los efectos de los vuelos de conexión en materia de competencia jurisdiccional. El TJUE señala que no se puede entender como lugar de cumplimiento de obligación el lugar de llegada del primer trayecto (apartado 27), pues

sólo tienen esta consideración el lugar de partida inicial y el lugar de destino final (apartado 19). Es otro efecto, en este caso jurisdiccional, de la consideración de los vuelos con escalas como una unidad de transporte.

Conclusiones

A pesar de que el concepto de vuelo con conexiones directas está mencionado en el art. 2.h Reglamento (CE) 261/2004, éste no define un concepto tan habitual en la práctica aérea.

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea, al responder a las decisiones prejudiciales planteados por los tribunales de los Estados miembros, sí que ha dado un concepto de vuelos con conexiones (directas) y ha identificado algunos de sus efectos jurídicos.

Por un lado, una serie de vuelos entre el lugar inicial de partida y el lugar de destino final constituye una unidad de transporte si los vuelos forman parte de un billete o reserva única. A los efectos legales, es como si fuese un vuelo directo entre ambos puntos de origen y destino.

Por otro lado, los efectos de esta consideración de la pluralidad de vuelos como unidad son varios y reconocidos por el TJUE.

Primero, para determinar los tribunales competentes para reclamar la compensación del art. 7 Reglamento (CE) 261/2004, se tienen en cuenta sólo los lugares inicial de partida y de destino final, no los intermedios.

Segundo, para calcular la distancia del vuelo a efectos de fijar dicha compensación, se tiene en cuenta la distancia total entre el lugar de partida y el lugar de destino final, tampoco los lugares intermedios.

Tercero, la doctrina de unidad del transporte de los vuelos con conexión se aplica con independencia de si implica un cambio de aeronave o no.

Cuarto, en los supuestos habituales en la práctica de que haya varios operadores de los diferentes vuelos de conexión que integran la unidad de transporte, el TJUE ha considerado responsable del pago de la compensación por denegación de embarque, cancelación de vuelo o gran retraso a la llegada, tanto al transportista contractual como al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en que se ha producido la incidencia.

En conclusión, el billete o reserva única del vuelo entre dos puntos de origen y destino permite identificar, por razón de los criterios geográficos y de nacionalidad de la compañía aérea si se aplica o no el Reglamento (CE) 261/2004 y, así, determinar si los pasajeros se pueden así o no beneficiar de sus preceptos en caso de de cancelación, denegación de embarque o gran retraso a la llegada. Y ello rige tanto para los vuelos directos como para los vuelos con escalas.