

Sonsoles Centeno Huerta, Irene González Campos

Transporte aéreo: La Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 29 de septiembre de 2022, asunto C-597/20, LOT permite que los organismos nacionales responsables del cumplimiento del Reglamento sobre derechos de los pasajeros aéreos tengan facultades coercitivas

El 29 de septiembre de 2022, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (“TJUE”) dictó sentencia en el asunto C-597/20, LOT, aclarando el alcance de las funciones del organismo nacional responsable del cumplimiento 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 (el “Reglamento 261/2004”).

Esta Sentencia es relevante para el sector del transporte aéreo porque abre la posibilidad a que los Estados miembros otorguen facultades coercitivas a los organismos nacionales responsables del cumplimiento del Reglamento 261/2004, de manera que puedan obligar a las compañías aéreas al pago de las indemnizaciones de los pasajeros, sin necesidad de reclamarlo ante un órgano jurisdiccional.

En la presente nota analizaremos la sentencia y sus eventuales consecuencias para el sector.

1. Litigio principal y cuestión prejudicial planteada

El asunto resuelto por el TJUE se plantea en el contexto de un litigio entre un transportista aéreo Polskie Linie Lotnicze (en adelante “LOT”) y la oficina de protección al consumidor en Budapest.

A raíz de un retraso de más de tres horas de su vuelo con salida desde Nueva York, unos pasajeros se dirigieron a la oficina de protección al consumidor, organismo húngaro responsable del cumplimiento del Reglamento 261/2004, para que impusiera a LOT el pago de la compensación prevista en el Reglamento en concepto de indemnización. La oficina de protección al consumidor efectivamente constató una infracción del Reglamento e impuso a LOT el pago de una compensación por importe de 600 euros a cada pasajero afectado.

La regulación en Hungría establecía específicamente la facultad para obligar a la empresa de poner fin a las irregularidades e imponer “multas en protección del consumidor”. LOT impugnó esta resolución de la oficina de protección al consumidor ante el “Tribunal General de la Capital, Hungría” por considerar que el organismo en cuestión carecía de competencia para imponer el pago de dicha compensación, considerando únicamente facultados para ello los órganos jurisdiccionales.

El “Tribunal General de la Capital, Hungría” preguntó al TJUE si la oficina de protección al consumidor como organismo responsable del cumplimiento del Reglamento 261/2004 puede imponer a una compañía aérea el pago de una compensación por la infracción de las disposiciones de dicho Reglamento ante la reclamación individual de un pasajero.

2. Análisis del TJUE a la vista de su jurisprudencia anterior

No es la primera vez que el TJUE se pronuncia sobre la competencia de los órganos nacionales responsables del cumplimiento del Reglamento 261/2004. De hecho, El TJUE en su sentencia de 17 de marzo de 2016 de los asuntos acumulados C-145/15 y C-146/15, Ruijsseenaars y otros declaró que dichos organismos no estaban obligados a adoptar multas coercitivas en contra de una compañía aérea a consecuencia de una reclamación individual de un pasajero afectado.

En dicho asunto, el TJUE estableció que las reclamaciones de los pasajeros ante el organismo nacional responsable deben considerarse más bien denuncias con las que se contribuye a la correcta aplicación del referido Reglamento en general¹. En consecuencia, los Estados miembros disponen de un margen de discrecionalidad para encomendar facultades a estos organismos responsables del cumplimiento del Reglamento. Así, se indicó que el Reglamento 261/2004 no imponía la obligación a dichos organismos nacionales de adoptar medidas coercitivas a raíz de las reclamaciones individuales de los pasajeros, pero dejó imprejuzgada la cuestión de determinar si en caso de que el Estado miembro otorgara poderes coercitivos era compatible con el Derecho de la UE, y en particular con el artículo 16 del Reglamento 261/2004.

En la Sentencia de 29 de septiembre de 2022, el TJUE parte de su jurisprudencia anterior, recordando el margen de discrecionalidad que poseen los Estados miembros a la hora de encomendar facultades a los organismos responsables, pero matiza que, aunque el Reglamento no obliga a que los organismos nacionales tengan que adoptar medidas coercitivas a raíz de reclamaciones individuales de los pasajeros, tampoco prohíbe que estos organismos dispongan de esta facultad coercitiva. Es decir, considera compatible con el Derecho de la UE toda legislación que otorgue a dichos organismos una potestad ejecutiva, con el único límite de que dichas decisiones puedan ser recurridas judicialmente.

El TJUE llega a dicha conclusión con un triple argumento:

Primero, el amplio margen de discrecionalidad de que disponen los Estados miembros al amparo del artículo 16 del Reglamento 261/2004.

Segundo, el contexto en el que se inscribe el artículo 16 del Reglamento 261/2004. Así, el TJUE entiende que el único límite a la competencia de los organismos designados es el derecho a solicitar una compensación suplementaria prevista en el artículo 12 del Reglamento 261/2004. El TJUE explica que la atribución de esta facultad no supone privar a los órganos jurisdiccionales de su competencia, porque estas medidas coercitivas responden a una compensación estandarizada e inmediata que se recoge en el Reglamento para compensar perjuicios prácticamente idénticos a todos los pasajeros afectados y así evitar los inconvenientes que lleva consigo la reclamación de indemnizaciones ante los tribunales competentes.

Tercero, la coherencia con los objetivos del citado Reglamento. Así, uno de los objetivos fundamentales del Reglamento consiste en garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros, tomando en consideración los requisitos de protección de los consumidores en general y el objetivo de consolidar los derechos de los pasajeros reduciendo los trastornos y molestias ocasionados por los grandes retrasos o cancelaciones de vuelos. En efecto, dicha competencia coercitiva permite a evitar que los pasajeros deban padecer los inconvenientes de las acciones judiciales en la medida que se trata de una compensación a tanto alzado, y permite evitar la saturación de los tribunales, habida cuenta el número potencialmente elevado de solicitudes.

¹ Sentencia del TJUE de 17 de marzo de 2016, Ruijsseenaars y otros, C-145/15 y C-146/15, EU:C:2016:187, apartado 31.

Finaliza el TJUE, destacando que el único límite se encuentra en la necesidad de garantizar siempre que los pasajeros y las compañías aéreas puedan ejercitar una acción judicial frente al juez competente con arreglo a los procedimientos previstos por el Derecho nacional.

3. Análisis de la sentencia para el sector. La regulación en España

Como toda sentencia del TJUE, la doctrina incluida es de obligado cumplimiento en todos los Estados miembros, tanto para las Autoridades como para los ciudadanos y las empresas.

En este caso, sin embargo, la presente sentencia no parece que vaya a exigir ninguna modificación en el marco normativo existente, porque vuelve a reconocer la discrecionalidad de los Estados miembros a la hora de establecer las competencias de sus organismos responsables del Reglamento, siempre que exista la posibilidad de recurrir judicialmente.

En lo que respecta a España, el organismo nacional competente del cumplimiento del Reglamento 261/2004 es la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (“**AESA**”)² y se ha regulado un procedimiento ad hoc de resolución alternativa de litigios en la Orden TMA/201/2022³. Concretamente, en su artículo 18 se establece que las decisiones de AESA son vinculantes para las compañías aéreas, pero es necesario instar su ejecución ante un órgano judicial en caso de que la compañía aérea no haya atendido a la decisión. Además, la regulación española establece claramente la posibilidad de que tanto el pasajero como la compañía aérea puedan acudir al órgano judicial incluso habiéndose dictado una decisión por el Director de la Agencia.

² Artículo 9 del Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, publicado en el Boletín oficial del Estado núm. 39, de 14 de febrero de 2008.

³ Orden TMA/201/2022, de 14 de marzo, por la que se regula el procedimiento de resolución alternativa de litigios de los usuarios de transporte aéreo sobre los derechos reconocidos en el ámbito de la Unión Europea en materia de compensación y asistencia en caso de denegación de embarque, cancelación o gran retraso, así como en relación con los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida, publicada en el Boletín Oficial del Estado núm. 65, de 17 de marzo de 2022.

CONTACTO



Sonsoles Centeno Huerta
Socia de Derecho de la Unión Europea
scenteno@perezllorca.com
T. +32 (0) 2 79 67 51

www.perezllorca.com | Madrid | Barcelona | Londres | Nueva York | Bruselas

La información contenida en esta Nota Jurídica es de carácter general y no constituye asesoramiento jurídico. Este documento ha sido elaborado el 6 de octubre de 2022 y Pérez-Llorca no asume compromiso alguno de actualización o revisión de su contenido.