



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava)

de 16 de enero de 2025*

«Procedimiento prejudicial — Transportes aéreos — Reglamento (CE) n.º 261/2004 — Artículo 3, apartado 3 — Viaje gratuito o con un billete de precio reducido que no esté directa o indirectamente a disposición del público — Pasajero que únicamente ha abonado tasas e impuestos sobre el transporte aéreo — Reserva dentro de una campaña de promoción — Artículo 8, apartado 1, letra c) — Derecho a un transporte alternativo en una fecha posterior — No exigencia de conexión temporal entre el vuelo cancelado y el vuelo alternativo deseado por el pasajero»

En el asunto C-516/23,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Fráncfort del Meno, Alemania), mediante resolución de 8 de agosto de 2023, recibida en el Tribunal de Justicia el 10 de agosto de 2023, en el procedimiento entre

NW,

YS

y

Qatar Airways,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava),

integrado por el Sr. N. Jääskinen, Presidente de la Sala Novena, en funciones de Presidente de la Sala Octava, y los Sres. M. Gavalec (Ponente) y J. Passer, Jueces;

Abogado General: Sr. P. Pikamäe;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

– en nombre de YS y NW, por el Sr. M. Böse, Rechtsanwalt;

* Lengua de procedimiento: alemán.

- en nombre de Qatar Airways, por la Sra. B. Liebert y el Sr. U. Steppler, Rechtsanwälte;
- en nombre de la Comisión Europea, por el Sr. G. von Rintelen 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 de los artículos 3, apartado 3, y 8, apartado 1, letra c), del Reglamento (CE) n.º 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) n.º 295/91 (DO 2004, L 46, p. 1).
- 2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre NW e YS, pasajeros aéreos, y Qatar Airways, en relación con una pretensión de compensación por el incumplimiento, por parte de dicho transportista aéreo, de su obligación de garantizar el transporte alternativo de esos pasajeros hasta su destino final.

Marco jurídico

Reglamento n.º 261/2004

- 3 Los considerandos 1, 2, 4, 12 y 13 del Reglamento n.º 261/2004 señalan:

- «(1) La actuación de la Comunidad [Europea] 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.

[...]

- (4) La Comunidad debe por ello reforzar las normas mínimas comunes de protección establecidas por el [Reglamento (CEE) n.º 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 con el fin de consolidar los derechos de los pasajeros (DO 1991, L 36, p. 5)] y, al mismo tiempo, garantizar que los transportistas aéreos desarrollan sus actividades en condiciones armonizadas en un mercado liberalizado.

[...]

- (12) Asimismo, deben reducirse los trastornos y molestias que ocasiona a los pasajeros la cancelación de un vuelo. A fin de alcanzar este objetivo, debe inducirse a los transportistas aéreos a informar a los pasajeros de las cancelaciones antes de la hora de salida prevista y ofrecerles, además, un transporte alternativo razonable, de modo que los pasajeros puedan optar por otra solución. Los transportistas aéreos deben compensar a los pasajeros si no hacen lo anterior, excepto en el caso de que las cancelaciones se produzcan debido a circunstancias extraordinarias que no hubieran podido evitarse incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables.
- (13) Los pasajeros cuyos vuelos queden cancelados han de tener la posibilidad de obtener el reembolso de los billetes o un transporte alternativo en condiciones satisfactorias, y deben recibir atención adecuada mientras esperan un vuelo posterior.»

4 El artículo 3 de ese Reglamento, titulado «Ámbito de aplicación», dispone en su apartado 3:

«El presente Reglamento no se aplicará a los pasajeros que viajen gratuitamente o con un billete de precio reducido que no esté directa o indirectamente a disposición del público. No obstante, se aplicará a los pasajeros que posean billetes expedidos, dentro de programas para usuarios habituales u otros programas comerciales, por un transportista aéreo o un operador turístico.»

5 El artículo 5 de dicho Reglamento, con la rúbrica «Cancelación de vuelos», establece en sus apartados 1, letra a), y 3:

«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 [...]

[...]

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.»

6 El artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004, con el título «Derecho a compensación», establece una compensación estándar para los pasajeros cuyo importe varía, en particular, en función de la distancia del vuelo.

7 El artículo 8 del mismo Reglamento, que lleva por título «Derecho al reembolso o a un transporte alternativo», establece lo siguiente:

«1. 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.

[...]»

Reglamento (CE) n.º 1008/2008

- 8 El artículo 23 del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (DO 2008, L 293, p. 3), titulado «Información y no discriminación», establece, en su apartado 1:

«Las tarifas y fletes aéreos ofrecidos o publicados bajo cualquier forma, incluso en Internet, para servicios aéreos con origen en un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro al que se aplique el Tratado disponibles para el público en general incluirán las condiciones aplicables. Se indicará en todo momento el precio final que deba pagarse, que incluirá la tarifa o flete aplicable así como todos los impuestos aplicables y los cánones, recargos y derechos que sean obligatorios y previsibles en el momento de su publicación. Además de la indicación del precio final, se precisará al menos lo siguiente:

- a) la tarifa o flete;
- b) los impuestos;
- c) las tasas de aeropuerto, y
- d) otros cánones, recargos o derechos, tales como los relacionados con la seguridad extrínseca o el combustible,

cuando se hayan añadido a la tarifa o flete los conceptos contemplados en las letras b), c) y d). Los suplementos opcionales de precio se comunicarán de una manera clara, transparente y sin ambigüedades al comienzo de cualquier proceso de reserva, y su aceptación por el pasajero se realizará sobre una base de opción de inclusión.»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

- 9 El 5 de agosto de 2020, los demandantes en el litigio principal reservaron con Qatar Airways unos vuelos de ida y vuelta con salida desde Fráncfort del Meno (Alemania) y destino a Denpasar (Indonesia), con escala en Doha (Catar).
- 10 Esta reserva se realizó dentro de una campaña de promoción de dicho transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo. Esta campaña, de duración limitada, estaba reservada exclusivamente a los profesionales sanitarios y les permitía efectuar reservas de vuelos con dicho transportista abonando únicamente los impuestos y tasas correspondientes a dichas reservas.
- 11 El 13 de septiembre de 2020, Qatar Airways canceló los vuelos objeto de la reserva.

- 12 Por otra parte, este transportista dejó de realizar vuelos con destino a Denpasar hasta la primavera de 2022.
- 13 Mediante correo electrónico de 8 de agosto de 2022, los demandantes en el litigio principal requirieron a dicho transportista para que los condujera a Denpasar el 20 de octubre de 2022 y para realizar su vuelo de vuelta a Fráncfort del Meno el 7 de noviembre de 2022, instándole a que adoptara las medidas necesarias a tal efecto antes del 18 de agosto de 2022. Al no accederse a dicho requerimiento, los demandantes en el litigio principal reservaron los vuelos de que se trata mediante ventajas adquiridas en virtud de un programa para usuarios habituales y abonaron un precio total de 394,62 euros. El día de la reserva los vuelos tenían un precio de mercado de 4 276,36 euros por pasajero.
- 14 Dichos demandantes en el litigio principal interpusieron ante el Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Fráncfort del Meno, Alemania), que es el órgano jurisdiccional remitente, una demanda contra Qatar Airways para obtener una compensación por el incumplimiento, por parte de dicho transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, de su obligación de asistencia derivada del artículo 8, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004.
- 15 En el marco de este procedimiento, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta, en primer lugar, sobre la aplicabilidad al presente asunto del Reglamento n.º 261/2004.
- 16 A este respecto, dicho órgano jurisdiccional se pregunta, por un lado, si debe considerarse que un pasajero viaja gratuitamente, en el sentido del artículo 3, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, cuando debe abonar únicamente los impuestos sobre el transporte aéreo y las tasas aeroportuarias.
- 17 Por otro lado, dicho órgano jurisdiccional señala que de la jurisprudencia del Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo Federal de lo Civil y Penal, Alemania) se desprende que un billete de precio reducido entregado por el transportista aéreo al personal de una empresa que ha celebrado un acuerdo marco con dicho transportista debe considerarse «a disposición del público», en el sentido de dicho artículo 3, apartado 3. Pues bien, el órgano jurisdiccional remitente considera que esta jurisprudencia puede aplicarse a la campaña de promoción de que se trata en el litigio principal, campaña esta que no constituye ni un programa para usuarios habituales ni un programa comercial, en el sentido de dicha disposición.
- 18 En segundo lugar, en el supuesto de que el Reglamento n.º 261/2004 sea aplicable a la situación objeto del litigio principal, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta si el derecho a un transporte alternativo, previsto en el artículo 8, apartado 1, letra c), de ese Reglamento, requiere que exista un vínculo temporal entre el vuelo cancelado y el vuelo que deba efectuarse como transporte alternativo, aun cuando este requisito no se desprenda del tenor de esa disposición.
- 19 A este respecto, el órgano jurisdiccional remitente observa que, según la jurisprudencia del Oberlandesgericht Köln (Tribunal Superior Regional de lo Civil y Penal de Colonia, Alemania), habida cuenta de la finalidad del artículo 8, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, que tiene por objeto proteger a los pasajeros durante el viaje de que se trate, esta disposición no confiere al pasajero el derecho a un transporte alternativo gratuito, según le convenga, sin ningún vínculo temporal con el plan de viaje inicial. Según este segundo órgano jurisdiccional, debe existir un vínculo temporal entre el vuelo cancelado y el vuelo que deba efectuarse como transporte alternativo; sin embargo, esta jurisprudencia parece haber sido anulada por el Bundesgerichtshof

(Tribunal Supremo Federal de lo Civil y Penal). En este contexto, el órgano jurisdiccional remitente pregunta si la exigencia de tal vínculo temporal se desprende de dicha disposición, considerando que su tenor no contiene indicación alguna en este sentido.

20 En estas circunstancias, el Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Fráncfort del Meno) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Debe interpretarse el [Reglamento n.º 261/2004] en el sentido de que el pasajero viaja gratuitamente, en el sentido del artículo 3, apartado 3, [primera frase], primera alternativa, de dicho Reglamento, si únicamente ha de abonar tasas e impuestos sobre la aviación por el billete?

2) En caso de respuesta negativa a la primera cuestión:

¿Debe interpretarse el [Reglamento n.º 261/2004] en el sentido de que no se está en presencia de un billete de precio reducido que está (indirectamente) a disposición del público, en el sentido del artículo 3, apartado 3, [primera frase], segunda alternativa, de dicho Reglamento, si el vuelo ha sido reservado en el marco de una promoción de un transportista aéreo limitada temporal y cuantitativamente y disponible solo para un determinado grupo profesional?

3) En caso de que se dé también una respuesta negativa a la segunda cuestión y se considere aplicable el [Reglamento n.º 261/2004]:

a) ¿Debe interpretarse el artículo 8, apartado 1, letra c), de dicho Reglamento en el sentido de que debe existir una conexión temporal entre el vuelo originariamente reservado y anulado y el transporte alternativo deseado para una fecha posterior?
b) ¿Cómo debería delimitarse, en su caso, esta conexión temporal?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Primera cuestión prejudicial

21 Mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 3, apartado 3, primera frase, primera alternativa, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que un pasajero viaja gratuitamente, a efectos de dicha disposición, cuando, para efectuar su reserva, ha tenido que abonar exclusivamente los impuestos sobre el transporte aéreo y las tasas.

22 De conformidad con el artículo 3, apartado 3, primera frase, primera alternativa, del Reglamento n.º 261/2004, este no se aplica a los pasajeros que viajen gratuitamente.

23 De entrada, debe señalarse que la expresión «viajar gratuitamente» no se define ni en el artículo 3, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 ni en ninguna otra disposición de este Reglamento. En estas circunstancias, la determinación del significado y del alcance de esta expresión debe efectuarse, según reiterada jurisprudencia, conforme a su sentido habitual en el lenguaje corriente, teniendo también en cuenta el contexto en el que se utiliza y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forma parte (sentencia de 30 de abril de 2024, Trade Express-L y DEVNIA TSIMENT, C-395/22 y C-428/22, EU:C:2024:374, apartado 65 y jurisprudencia citada). Además, como ha declarado el Tribunal de Justicia, habida cuenta del objetivo del Reglamento

n.º 261/2004, contemplado en su considerando 1 y consistente en garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros, toda excepción a las disposiciones que reconocen derechos a los pasajeros debe interpretarse de modo estricto (véase, en este sentido, la sentencia de 26 de octubre de 2023, LATAM Airlines Group, C-238/22, EU:C:2023:815, apartado 43 y jurisprudencia citada).

- 24 Para comenzar, por lo que respecta al sentido habitual de la expresión «viajar gratuitamente», procede considerar que esta designa, de manera general, una situación en la que el pasajero viaja gratis, sin tener que pagar la más mínima contrapartida por su billete de avión.
- 25 A este respecto, una interpretación de esta expresión en el sentido de que un pasajero viaja gratuitamente, aun cuando para finalizar su reserva deba abonar una cantidad, no en concepto de tarifa, sino en concepto de impuestos sobre el transporte aéreo o de tasas, sería contraria al sentido habitual de esta expresión en el lenguaje corriente.
- 26 A continuación, por lo que respecta al contexto en el que se inscribe el artículo 3, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, si bien es cierto que esta disposición se refiere, de manera general, a la gratuidad del viaje, sin precisar los diferentes elementos que forman el precio de este, no es menos cierto que el artículo 23 del Reglamento n.º 1008/2008 establece que el precio final que deba pagarse incluirá la tarifa aplicable, así como todos los impuestos, las tasas aeroportuarias y otros cánones, recargos o derechos, tales como los relacionados con la seguridad extrínseca o el combustible. De ello se desprende que los impuestos y las tasas no están excluidos del precio del billete de avión, sino que forman parte de él.
- 27 Esta interpretación se ve corroborada por la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, según la cual los pasajeros que viajen con billetes por los que solo abonan una parte del precio están comprendidos en el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 261/2004 si el billete de precio reducido abonado estaba directa o indirectamente a disposición del público, o bien se ha expedido dentro de programas para usuarios habituales u otros programas comerciales (auto de 26 de noviembre de 2020, SATA International — Azores Airlines, C-316/20, EU:C:2020:966, apartado 16).
- 28 Por último, en cuanto a la finalidad del Reglamento n.º 261/2004, este tiene por objeto, como resulta de sus considerandos 1, 2 y 4, garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros y consumidores, consolidando sus derechos en diversas situaciones que les ocasionan graves trastornos y molestias y reparando estos últimos de forma estandarizada e inmediata (sentencia de 22 de abril de 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, apartado 26).
- 29 Pues bien, interpretar que el pasajero viaja gratuitamente y, por lo tanto, no disfruta de la aplicación de las disposiciones del Reglamento n.º 261/2004, aunque adeude ciertas cantidades, en concepto de impuestos sobre el transporte aéreo y de tasas, pondría en peligro el objetivo perseguido por dicho Reglamento, recordado en el apartado 28 de la presente sentencia, de garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros aéreos.
- 30 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la primera cuestión prejudicial que el artículo 3, apartado 3, primera frase, primera alternativa, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que un pasajero no viaja gratuitamente, a efectos de dicha disposición, cuando para efectuar su reserva ha tenido que abonar exclusivamente los impuestos sobre el transporte aéreo y las tasas.

Segunda cuestión prejudicial

- 31 Mediante su segunda cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 3, apartado 3, primera frase, segunda alternativa, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que un pasajero viaja con un billete de precio reducido que no está directa o indirectamente a disposición del público, a efectos del referido precepto legal, cuando ha reservado su billete dentro de una campaña de promoción limitada en el tiempo y en términos del número de billetes ofrecidos y reservada a una categoría profesional determinada.
- 32 De conformidad con el artículo 3, apartado 3, primera frase, segunda alternativa, del Reglamento n.º 261/2004, dicho Reglamento no se aplicará a los pasajeros que viajen con un billete de precio reducido que no esté directa o indirectamente a disposición del público.
- 33 De entrada, procede señalar que, en el presente asunto, en la campaña de promoción de Qatar Airways, este transportista aéreo permitía exclusivamente a los profesionales sanitarios efectuar reservas de vuelos con él abonando únicamente los impuestos y tasas correspondientes a dichas reservas. En este contexto, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta si tal billete de precio reducido reservado a un grupo de profesionales sanitarios debe considerarse un billete de precio reducido a disposición del público, en el sentido de ese precepto legal.
- 34 A este respecto, en lo que se refiere al alcance de la expresión «a disposición del público», procede señalar, como hace la Comisión Europea, que un billete está a disposición del público aunque no todo cliente potencial pueda acceder a él.
- 35 En efecto, el concepto de «público» se refiere a un número indeterminado de destinatarios potenciales e implica, por lo demás, un número considerable de personas (véase, por analogía, la sentencia de 20 de junio de 2024, GEMA, C-135/23, EU:C:2024:526, apartado 38 y jurisprudencia citada). Para determinar si un grupo de personas que disfrutan de un billete de precio reducido puede distinguirse del «público», es preciso comprobar, en particular, si dicho grupo está definido con suficiente precisión, si las personas de que se trata cumplen las características particulares fijadas por el transportista aéreo para disfrutar de ese billete y si dicho transportista prevé una autorización individual previa a expedir el billete.
- 36 A este respecto, el grupo de profesionales sanitarios, descritos de manera abstracta sin precisar las características particulares que los vinculan y en cuyo beneficio la expedición de billetes de transporte no está sujeta a una autorización individual previa, puede constituir un público en el sentido del artículo 3, apartado 3, primera frase, segunda alternativa, del Reglamento n.º 261/2004. De ello se deduce que un billete de precio reducido reservado a tal grupo debe considerarse «a disposición del público», en el sentido de ese precepto legal.
- 37 Esta interpretación se ve corroborada por la jurisprudencia del Tribunal de Justicia relativa a la interpretación del artículo 3, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, según la cual un billete con tarifa preferente al que solo pueden acceder determinadas personas en el marco de una operación de patrocinio de un evento y que solo puede expedirse tras una autorización previa e individualizada del transportista aéreo no puede considerarse como billete a disposición del público ni como billete expedido dentro de programas para usuarios habituales u otros programas comerciales (auto de 26 de noviembre de 2020, SATA International — Azores Airlines, C-316/20, EU:C:2020:966, apartado 17).

- 38 En el presente asunto, los demandantes en el litigio principal reservaron unos vuelos con una compañía aérea dentro de una campaña de promoción cuya duración estaba estrictamente limitada y que estaba reservada exclusivamente a los profesionales sanitarios. Es cierto que los billetes ofrecidos dentro de esta campaña de promoción no eran accesibles a toda la población. Sin embargo, tales billetes no estaban reservados a ciertas personas determinadas individualmente, sino a un grupo profesional determinado, a saber, los profesionales de la salud, grupo constituido por un número indeterminado de personas que no tenían, con ese transportista, un vínculo particular que excediera de una relación de clientela.
- 39 Además, por lo que respecta a la limitación del número de billetes disponibles dentro de la campaña de promoción, de los autos que obran en poder del Tribunal de Justicia se desprende que esta limitación no parece derivarse de características propias del grupo profesional de que se trata, sino que parece estar justificada por las restricciones prácticas impuestas por parte del transportista aéreo, que, debido a su tamaño, no podía ofrecer tales billetes a todo el grupo de que se trata.
- 40 Por último, procede añadir que una interpretación según la cual un grupo de personas determinado de manera amplia, como los profesionales de la salud de que se trata en el litigio principal, no debe considerarse como «público», en el sentido del artículo 3, apartado 3, primera frase, segunda alternativa, del Reglamento n.º 261/2004, podría contravenir el objetivo, enunciado en el considerando 1 de dicho Reglamento, que consiste en garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros.
- 41 Habida cuenta de todas las consideraciones anteriores, procede responder a la segunda cuestión prejudicial que el artículo 3, apartado 3, primera frase, segunda alternativa, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que un pasajero no viaja con un billete de precio reducido que no está directa o indirectamente a disposición del público, a efectos del referido precepto legal, cuando ha reservado su billete dentro de una campaña de promoción limitada en el tiempo y en términos del número de billetes ofrecidos y reservada a una categoría profesional determinada.

Tercera cuestión prejudicial

- 42 Mediante su tercera cuestión prejudicial, planteada para el caso de respuesta negativa a las dos primeras cuestiones prejudiciales, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 8, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que exige, para su aplicación, la existencia de una conexión temporal entre el vuelo cancelado y el vuelo alternativo deseado por un pasajero y, en caso afirmativo, por el modo en que debe definirse esa conexión temporal.
- 43 En virtud del artículo 5, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 261/2004, en caso de cancelación de un vuelo, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá asistencia a los pasajeros afectados conforme al artículo 8 de dicho Reglamento.
- 44 A tenor del artículo 8, apartado 1, del referido Reglamento, los pasajeros afectados tendrán tres opciones, a saber, en primer lugar, el reembolso del billete respetando determinadas condiciones y, en su caso, la organización de un vuelo de vuelta al primer punto de partida lo más rápidamente posible, en segundo lugar, la conducción hasta el destino final en condiciones de transporte

comparables, lo más rápidamente posible, o, en tercer lugar, 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.

- 45 Como ya ha declarado el Tribunal de Justicia, este artículo establece expresamente la obligación de que el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo ofrezca a los pasajeros cuyo vuelo se hubiere cancelado las diferentes opciones contempladas en el artículo 8, apartado 1, de dicho Reglamento, lo que presupone facilitarles toda la información relativa a los derechos derivados de dicha disposición para permitirles ejercer eficazmente sus derechos en caso de cancelación. Asimismo, corresponde a este informar debidamente a los pasajeros aéreos cuando no sea posible un transporte alternativo [véase, en este sentido, la sentencia de 8 de junio de 2023, Austrian Airlines (Vuelo de repatriación), C-49/22, EU:C:2023:454, apartados 43 y 44 y jurisprudencia citada].
- 46 De lo anterior resulta que incumbe al transportista aéreo, en caso de cancelación del vuelo, aportar a los pasajeros aéreos la información necesaria que les permita elegir debidamente entre, bien obtener el reembolso de su billete, o bien proseguir su ruta a su destino final en condiciones de transporte comparables lo más rápidamente posible o en una fecha posterior. Así pues, el derecho a ser informado no puede implicar ninguna obligación del pasajero aéreo de contribuir activamente a la búsqueda de la información que debe contener la propuesta del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo (véase, en este sentido, la sentencia de 29 de julio de 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, apartados 54 a 56).
- 47 En el presente asunto, de la resolución de remisión se desprende que los vuelos inicialmente reservados por los demandantes en el litigio principal fueron cancelados por Qatar Airways en septiembre de 2020. A este respecto, dicho transportista aéreo se limitó a informar a los demandantes en el litigio principal de la imposibilidad de efectuar vuelos con destino a Denpasar, que era su destino final, debido a circunstancias relacionadas con la pandemia de COVID-19, a la vez que prorrogaba dos años la validez de los billetes de que se trata, a saber, hasta el 4 de agosto de 2022. El 8 de agosto de 2022, dichos demandantes en el litigio principal solicitaron al citado transportista, de conformidad con el artículo 8, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, un transporte alternativo hasta su destino final en una fecha posterior que les convenía.
- 48 En este contexto, procede subrayar que la obligación de asistencia del artículo 8 del Reglamento n.º 261/2004 se impone al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo con independencia del acontecimiento que haya dado lugar a la cancelación del vuelo. En efecto, aunque concurran circunstancias excepcionales, el artículo 5, apartado 3, de dicho Reglamento únicamente exime al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo de su obligación de compensación con arreglo al artículo 7 del referido Reglamento [sentencia de 8 de junio de 2023, Austrian Airlines (Vuelo de repatriación), C-49/22, EU:C:2023:454, apartado 45].
- 49 Además, aparte de las «circunstancias extraordinarias» mencionadas en su artículo 5, apartado 3, el Reglamento n.º 261/2004 no contiene ninguna indicación que permita concluir que reconoce una categoría distinta de acontecimientos «particularmente extraordinarios», como la pandemia de COVID-19, que tengan como consecuencia exonerar al transportista aéreo de todas sus obligaciones, incluidas las emanadas de su artículo 8 [sentencia de 8 de junio de 2023, Austrian Airlines (Vuelo de repatriación), C-49/22, EU:C:2023:454, apartado 46].

- 50 En consecuencia, un pasajero cuyo vuelo ha sido cancelado tiene derecho a una reparación por equivalencia, a expensas del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, en caso de que este incumpla su obligación de asistencia emanada del artículo 8, apartado 1, del mismo Reglamento, incluida su obligación de información tal como se ha definido en los apartados 45 y 46 de la presente sentencia [sentencia de 8 de junio de 2023, Austrian Airlines (Vuelo de repatriación), C-49/22, EU:C:2023:454, apartado 48].
- 51 No obstante, dicha compensación estará limitada a lo que, a la luz de las circunstancias propias de cada caso, resulte necesario, apropiado y razonable para paliar la deficiencia del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo [sentencia de 8 de junio de 2023, Austrian Airlines (Vuelo de repatriación), C-49/22, EU:C:2023:454, apartado 49 y jurisprudencia citada].
- 52 Por lo que respecta, concretamente, a la cuestión de si el artículo 8, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004 exige, para su aplicación, la existencia de un vínculo temporal entre el vuelo cancelado y el vuelo alternativo deseado, procede determinarlo, de conformidad con la jurisprudencia recordada en el apartado 23 de la presente sentencia, teniendo en cuenta no solo el tenor de esta disposición, sino también su contexto y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forma parte.
- 53 En primer lugar, por lo que se refiere al tenor del artículo 8, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, es preciso señalar que no contiene ninguna exigencia de que exista un vínculo temporal entre el vuelo cancelado y el vuelo que deba efectuarse como transporte alternativo. En efecto, de esta disposición se desprende únicamente que los pasajeros aéreos pueden solicitar un transporte alternativo «en una fecha posterior que convenga al pasajero, en función de los asientos disponibles». Pues bien, de la expresión «en una fecha posterior» no se desprende que esta limite en el tiempo el derecho a un transporte alternativo.
- 54 Así pues, del tenor del artículo 8, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004 se desprende que son determinantes la conveniencia y el deseo del pasajero aéreo de que se le ofrezca un transporte alternativo en una fecha posterior determinada, siendo el único límite a este respecto la disponibilidad de asientos. De ello se deduce que un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo solo puede denegar un vuelo alternativo aceptable para el pasajero aéreo afectado en el supuesto de que no haya asientos disponibles.
- 55 En segundo lugar, por lo que respecta al contexto en el que se inscribe el artículo 8, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, procede señalar que el legislador de la Unión ha establecido expresamente un elemento temporal en el artículo 8, apartado 1, letra b), del referido Reglamento, que consiste en que el pasajero aéreo pueda solicitar la conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables y lo más rápidamente posible. Pues bien, si el legislador hubiera querido limitar en el tiempo el derecho a un transporte alternativo previsto en el artículo 8, apartado 1, letra c), de dicho Reglamento, lo habría precisado, al igual que en el artículo 8, apartado 1, letra b), del mismo Reglamento. En este contexto, cabe igualmente subrayar que los considerandos 12 y 13 del Reglamento n.º 261/2004 no mencionan en absoluto, en caso de cancelación de un vuelo, un vínculo temporal entre el vuelo cancelado y el vuelo de transporte alternativo.
- 56 Además, como se desprende del apartado 46 de la presente sentencia, el pasajero aéreo, en caso de cancelación de un vuelo, puede optar por un reembolso o un transporte alternativo posterior. Habida cuenta de estas opciones, cuya selección se reserva al pasajero aéreo, una interpretación según la cual el elemento temporal previsto en el artículo 8, apartado 1, letra b), del Reglamento

n.º 261/2004 fuera determinante a efectos del derecho a un transporte alternativo posterior previsto en el artículo 8, apartado 1, letra c), de dicho Reglamento privaría a esta última disposición de efecto útil.

- 57 En tercer lugar, tal interpretación del artículo 8, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004 se ve corroborada por los objetivos perseguidos por dicho Reglamento, tal como se exponen en los considerandos 1 y 4 de este, que consisten, en particular, en garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros y consolidar sus derechos tomando plenamente en consideración los requisitos de protección de los consumidores en general.
- 58 En efecto, una interpretación que limitara excesivamente las opciones ofrecidas al pasajero aéreo con arreglo al artículo 8, apartado 1, de dicho Reglamento sería contraria al objetivo principal perseguido por el referido Reglamento, garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros.
- 59 Por lo demás, tal interpretación no queda desvirtuada por el hecho, invocado por Qatar Airways, de que conllevaría cargas poco razonables para los transportistas aéreos encargados de efectuar un vuelo afectados. A este respecto, procede señalar que, según jurisprudencia reiterada, la importancia del objetivo de la protección de los consumidores perseguido por el Reglamento n.º 261/2004, incluidos los pasajeros aéreos, puede justificar consecuencias económicas negativas, incluso considerables, para determinados operadores económicos (sentencia de 31 de enero de 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, apartado 48 y jurisprudencia citada).
- 60 No obstante, en cualquier caso, en el presente asunto, Qatar Airways limitó la validez de los billetes expedidos a un período de dos años tras la reserva inicial, con motivo de la pandemia de COVID-19. Los demandantes en el litigio principal disponían de billetes válidos hasta el 4 de agosto de 2022 y realizaron su solicitud de transporte alternativo después de esa fecha, a saber, el 8 de agosto de 2022.
- 61 A este respecto, debe señalarse que el Reglamento n.º 261/2004 no contiene ninguna disposición sobre el plazo de prescripción de las acciones ejercitadas ante los órganos jurisdiccionales nacionales y que tengan por objeto obtener un transporte alternativo establecido en el artículo 8, apartado 1, letra c), de ese Reglamento (véase, por analogía, la sentencia de 22 de noviembre de 2012, Cuadrench Moré, C-139/11, EU:C:2012:741, apartado 24).
- 62 Pues bien, es jurisprudencia reiterada que, cuando no existe normativa de la Unión en la materia, corresponde al Derecho interno de cada Estado miembro, en virtud del principio de autonomía procesal, establecer la regulación procesal de las acciones destinadas a garantizar la tutela de los derechos que el ordenamiento jurídico de la Unión confiere a los justiciables, siempre que esta regulación respete los principios de equivalencia y de efectividad (sentencia de 22 de noviembre de 2012, Cuadrench Moré, C-139/11, EU:C:2012:741, apartado 25 y jurisprudencia citada).
- 63 Por lo tanto, en unas circunstancias como las que son objeto del litigio principal, en las que los pasajeros aéreos solicitan un transporte alternativo hasta el destino final con posterioridad a la fecha de expiración de la validez de sus billetes de avión, a saber, más de dos años después de la reserva inicial, corresponde al órgano jurisdiccional nacional determinar el plazo de prescripción de las acciones dirigidas a hacer valer su derecho a un transporte alternativo previsto en el artículo 8, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, respetando esos principios de equivalencia y de efectividad.

- 64 Habida cuenta de todas las consideraciones anteriores, procede responder a la tercera cuestión prejudicial que el artículo 8, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que no exige, para su aplicación, la existencia de una conexión temporal entre el vuelo cancelado y el vuelo alternativo deseado por un pasajero, considerando que la conducción hasta el destino final puede solicitarse en condiciones de transporte comparables en una fecha posterior, en función de los asientos disponibles.

Costas

- 65 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional remitente, corresponde a este 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 Octava) declara:

- 1) El artículo 3, apartado 3, primera frase, primera alternativa, del Reglamento (CE) n.º 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) n.º 295/91,**

debe interpretarse en el sentido de que

un pasajero no viaja gratuitamente, a efectos de dicha disposición, cuando para efectuar su reserva ha tenido que abonar exclusivamente los impuestos sobre el transporte aéreo y las tasas.

- 2) El artículo 3, apartado 3, primera frase, segunda alternativa, del Reglamento n.º 261/2004**

debe interpretarse en el sentido de que

un pasajero no viaja con un billete de precio reducido que no está directa o indirectamente a disposición del público, a efectos del referido precepto legal, cuando ha reservado su billete dentro de una campaña de promoción limitada en el tiempo y en términos del número de billetes ofrecidos y reservada a una categoría profesional determinada.

- 3) El artículo 8, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004**

debe interpretarse en el sentido de que

no exige, para su aplicación, la existencia de una conexión temporal entre el vuelo cancelado y el vuelo alternativo deseado por un pasajero, considerando que la conducción hasta el destino final puede solicitarse en condiciones de transporte comparables en una fecha posterior, en función de los asientos disponibles.

Firmas