

Asunto C-705/23

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

17 de noviembre de 2023

Órgano jurisdiccional remitente:

Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Düsseldorf, Alemania)

Fecha de la resolución de remisión:

2 de noviembre de 2023

Parte demandante y recurrente en apelación:

Flightright GmbH

Parte demandada y recurrida en apelación:

Condor Flugdienst GmbH

[*omissis*] [Número de autos]

Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Düsseldorf)

Resolución

En el litigio entre

Flightright GmbH, [*omissis*] Berlín,

parte demandante y recurrente en apelación,

[*omissis*]

y

Condor Flugdienst GmbH, [*omissis*] Neu-Isenburg,

parte demandada y recurrida en apelación,

[*omissis*]

la Sala Vigésimosegunda de lo Civil del Landgericht Düsseldorf,

el 2 de noviembre de 2023,

[*omissis*]

ha resuelto:

Suspender el procedimiento.

Plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, con arreglo al artículo 267 TFUE, párrafos primero, letra b), y tercero, la siguiente cuestión prejudicial relativa a la interpretación del Derecho de la Unión:

¿Debe interpretarse el artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 261/2004 en el sentido de que también existe una denegación de embarque del pasajero por parte del transportista aéreo, en forma de denegación anticipada de embarque, si un operador turístico informa al pasajero mediante una comunicación de modificación de la reserva de que el vuelo ha sido cancelado, pero el vuelo no ha sido cancelado por el transportista aéreo y se lleva a cabo correctamente?

Fundamentos

I.

La demandante reclama a la demandada una compensación por denegación de embarque de dos pasajeros en virtud de derechos cedidos.

Los pasajeros [...] y [...] (en lo sucesivo, «cedentes») reservaron, a través de un operador turístico, un viaje combinado a Fuerteventura para el período comprendido entre el 18 y el 30 de julio de 2020. Entre las prestaciones del viaje combinado se incluía también el transporte aéreo de Düsseldorf a Fuerteventura y vuelta. Los vuelos debían ser efectuados por la demandada. Los cedentes fueron informados por su operador turístico de que el vuelo de ida del 18 de julio de 2020 (número de vuelo: DE 1456) había sido cancelado. Se procedió a efectuar una modificación de la reserva a un vuelo el 20 de julio de 2020 (también con número de vuelo: DE 1456). Los cedentes afirman que el operador turístico no les informó hasta ocho días antes de la fecha de salida. La demandada niega este extremo con carácter general. Es indiscutible que el vuelo inicial del 18 de julio de 2020 no fue cancelado, sino que se operó debidamente. Sin embargo, tras la comunicación del operador turístico, los cedentes no se presentaron en el aeropuerto el 18 de julio de 2020, sino que lo hicieron el 20 de julio de 2020.

Los cedentes cedieron sus derechos a la demandante. Esta presentó una demanda ante el Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de lo Civil y Penal de Düsseldorf) solicitando el pago de una compensación por un importe total de 800,00 euros en virtud de los artículos 4, apartado 3, y 7, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) n.º 261/2004, en relación con el artículo 398 del Bürgerliches Gesetzbuch (Código Civil).

La demandante alega que el comportamiento del operador turístico debe imputarse a la demandada. A este respecto, procede partir de una denegación anticipada de embarque por parte de la demandada, de la que se derivan los derechos invocados. La demandada considera que en el presente caso no existe una denegación de embarque, puesto que ello exige un comportamiento por parte del transportista aéreo. Sin embargo, en el presente caso, la comunicación fue realizada por el operador turístico. Además, ella operó el vuelo correctamente.

En el procedimiento en primera instancia ante el Amtsgericht Düsseldorf [omissis] se dictó una sentencia en rebeldía mediante la cual se desestimó la demanda. La demandante interpuso recurso contra esta decisión. Mediante sentencia de 3 de noviembre de 2022 [omissis], el Amtsgericht Düsseldorf confirmó la sentencia en rebeldía que desestimaba la demanda.

La demandante [omissis] interpuso recurso de apelación contra dicha sentencia. [omissis]

II.

El éxito del recurso de apelación interpuesto por la [demandante] depende de manera determinante de si una denegación de embarque en el sentido del artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 261/2004 también puede consistir en una denegación anticipada de embarque mediante una comunicación de modificación de la reserva o de cancelación por parte del operador turístico. Hasta la fecha, esta cuestión no ha sido resuelta ni por los tribunales de la Unión ni por un tribunal supremo.

En particular:

1.

En el supuesto de que se responda afirmativamente a la cuestión anterior, en el presente asunto, la demandante tendría derecho a una compensación por importe de 800,00 euros con arreglo a los artículos 4, apartado 3, y 7, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) n.º 261/2004, por los derechos cedidos. Por lo tanto, la cuestión es determinante para la solución del litigio.

a)

En particular, no se han alegado ni se aprecian razones que justifiquen una denegación de embarque en el sentido del artículo 2, letra j), última frase, del Reglamento (CE) n.º 261/2004. Tampoco es posible aplicar por analogía el

artículo 5, apartado 1, letra c), incisos i) a iii), de dicho Reglamento en el marco de las reclamaciones por denegación de embarque con arreglo a los artículos 4, apartado 3, y 7 del Reglamento (véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 26 de octubre de 2023, [omissis], C-238/22, apartados 40 y ss.). Por lo tanto, no es necesario aclarar si los cedentes habían sido informados de la modificación de la reserva con más de ocho días de antelación a la fecha del vuelo.

b)

En la medida en que la demandada impugnó por primera vez en apelación el hecho de que los cedentes disponían de una reserva confirmada en el sentido del artículo 3, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) n.º 261/2004, ello debería, en definitiva, ser irrelevante. Por una parte, esta cuestión [omissis] queda excluida de la apelación. Por otra, la Sala considera que de una valoración conjunta de los «bonos» de 26 de junio de 2020 (anexo K1), de la confirmación de viaje y de la factura de 9 de julio de 2020 (anexo K2), así como de la comunicación de modificación de reserva (anexo K2) se desprende que los cedentes disponían inicialmente de una reserva confirmada del operador turístico para el vuelo DE 1456 del 18 de julio de 2020.

Como ha señalado el Tribunal de Justicia en su sentencia de 21 de diciembre de 2021, AD y otros/Corendon Airline y otros, C-146/20, C-188/20, C-196/20 y C-270/20, un pasajero también dispone de una «reserva confirmada», en el sentido del artículo 3, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) n.º 261/2004 en forma de «otra prueba» en el sentido del artículo 2, letra g), segunda alternativa, del mismo Reglamento, cuando el operador turístico transmite a ese pasajero, con el que tiene una vinculación contractual, un documento en el que se le promete transportarlo en un vuelo determinado, individualizado mediante la indicación de los lugares de salida y de llegada, de las horas de salida y de llegada, así como del número de vuelo, incluso en el supuesto de que el operador turístico no haya recibido una confirmación por parte del transportista aéreo de que se trate respecto de las horas de salida y llegada de ese vuelo, partiendo de la base de que corresponde a los órganos jurisdiccionales nacionales comprobar si el documento del operador turístico constituye, en un caso concreto, «otra prueba», en particular por lo que respecta a la cuestión de si los horarios indicados se califican de «horarios de carácter provisional» (véase la sentencia de Tribunal de Justicia de 21 de diciembre de 2021, AD y otros/Corendon Airline y otros, [omissis], C-146/20, C-188/20, C-196/20 y C-270/20, apartados 43, 50 y 51). Cada uno de los «bonos» de 26 de junio de 2020 (anexo K1) incluye una individualización del vuelo del 18 de julio de 2020 según el número de vuelo, la fecha del vuelo y los horarios. No se aprecian restricciones en cuanto al carácter vinculante. La denominación de «bono» tampoco constituye un obstáculo. Esta denominación corresponde a la de «voucher». El documento justificativo no debe calificarse necesariamente de «confirmación de reserva». Tampoco se aprecia que se trate de una opción no vinculante o similar. Contrariamente a lo que sostiene la demandada, de la confirmación de la reserva y de la factura de 9 de julio de 2020 no se desprende que los cedentes nunca hubieran reservado el vuelo DE 1456 de 18 de julio de

2020, sino que desde el principio solo existía una reserva para el vuelo DE 1456 de 20 de julio de 2020. En efecto, arriba a la derecha se indica: «Reserva/Modificación de 9 de julio de 2020». Además, la redacción de la comunicación de la modificación de la reserva («Debido a una cancelación, sus vuelos reservados ya no pueden ofrecerse el 18 y 30 de julio de 2020. Somos conscientes de que este mensaje es decepcionante para usted. Rogamos disculpe las molestias que esto pueda ocasionar. Como alternativa, podemos reservar para usted los siguientes vuelos al mismo precio») aboga en favor de una conexión de vuelo que ya había sido objeto de una reserva fija previa para el 18 de julio de 2020.

2.

Hasta la fecha, la cuestión de si una denegación de embarque en el sentido del artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 261/2004 también puede consistir en una denegación anticipada de embarque mediante una comunicación de modificación de reserva o de cancelación por parte del operador turístico no ha sido resuelta ni por los tribunales de la Unión ni por un tribunal supremo.

a)

Mediante resolución de 7 de octubre de 2008, el Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo Federal de lo Civil y Penal; en lo sucesivo, «BGH») ya había planteado la cuestión mencionada al Tribunal de Justicia de la Unión Europea a través de una petición de decisión prejudicial con arreglo al artículo 267 TFUE (véase, BGH, resolución de remisión de 7 de octubre de 2008 — X ZR 96/06, NJW 2009, p. 285). El procedimiento fue archivado por el Tribunal de Justicia, al haber quedado resuelto por otra vía.

b)

[*omissis*] [Jurisprudencia nacional]

3.

La Sala considera que debe responderse afirmativamente a esta cuestión.

A favor de tal respuesta afirmativa podría abogar el hecho de que, a diferencia de las versiones francesa y española, redactadas en voz activa, que mencionan expresamente a la compañía aérea encargada de efectuar el vuelo como la que deniega el embarque a los pasajeros, muchas otras versiones lingüísticas (como la inglesa, sueca, neerlandesa, danesa, italiana, portuguesa y alemana) dejan abierto, según su redacción en voz pasiva, quién efectúa la denegación (véase BGH, resolución de remisión de 7 de octubre de 2008 — X ZR 96/06, NJW 2009, pp. 285 y 286, apartado 9, y sentencia de 17 de marzo de 2015 — X ZR 34/14, NJW 2015, pp. 2181 y 2184, apartado 26).

La intención del legislador de extender la protección del Reglamento a los vuelos efectuados en el marco de viajes combinados también podría abogar en favor de considerar la modificación de la reserva del pasajero de un viaje combinado como una negativa a transportarlo en el vuelo (inicialmente) reservado. Además, debe tenerse en cuenta que, desde el punto de vista del pasajero que no ha consentido la modificación de la reserva, esta equivale a una negativa a transportarlo en el vuelo previsto. Por lo tanto, la modificación de la reserva puede dividirse teóricamente en una denegación del transporte previsto y en una reserva en un nuevo vuelo. La inclusión de la modificación de la reserva en el elemento constitutivo de la denegación de embarque podría ser necesaria para proteger al pasajero de un viaje combinado frente al hecho de verse privado de la protección del Reglamento, debido a que, a diferencia de un pasajero de un vuelo regular, no es rechazado en la puerta de embarque, sino que ya ha sido objeto de una reserva previa en otro vuelo, ya que en el caso de los viajes combinados será más frecuente prever de antemano si habrá o no plazas suficientes para todos los pasajeros que se presenten al embarque (véase BGH, resolución de remisión de 7 de octubre de 2008 — X ZR 96/06, NJW2009, pp. 285 y 286, apartados 10 y 11).

La disposición del artículo 3, apartado 2, letra b), del Reglamento (CE) n.º 261/2004 podría invocarse como otro argumento. Según esta disposición, el Reglamento se aplica también cuando los pasajeros hayan sido transbordados por un transportista aéreo u operador turístico del vuelo para el que disponían de una reserva a otro vuelo, independientemente de los motivos que hayan dado lugar al transbordo. Dado que el Reglamento debe aplicarse también a los casos de «transbordo» del pasajero a otro vuelo realizado por el operador turístico, con independencia de los motivos que hayan dado lugar al transbordo, esto podría abogar en favor de un derecho a compensación del pasajero por denegación de embarque en ese supuesto. En efecto, en los casos de «transbordo» a otro vuelo, es decir, de modificación de la reserva, es posible que no se produzca ni una cancelación ni un gran retraso. En tal situación, solo puede contemplarse una denegación de embarque. Sin embargo, sería absurdo que el legislador primero abriera expresamente el ámbito de aplicación a tales supuestos, pero luego denegara el correspondiente derecho a compensación por denegación de embarque. Por otra parte, el Tribunal de Justicia ya ha declarado que del artículo 3, apartado 2, letra b), del Reglamento (CE) n.º 261/2004 resulta que «el Reglamento (CE) n.º 261/2004 es aplicable, en concreto, a un supuesto en el que un pasajero aéreo, a consecuencia de la cancelación de su vuelo reservado, ha sido transbordado por el transportista aéreo a un vuelo alternativo hacia su destino final.» Por lo tanto, aplica esta normativa a situaciones de cancelación, pero únicamente «en concreto».

Por último, el Tribunal de Justicia ha declarado que una «reserva confirmada» en el sentido del artículo 3, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) n.º 261/2004 que contenga datos individualizados del vuelo, que abre el ámbito de aplicación del Reglamento, también puede ser facilitada por el operador turístico, aun cuando el transportista aéreo no haya confirmado los horarios de vuelo en cuestión al operador turístico, es decir, falte una reserva de cobertura (véase la sentencia del

Tribunal de Justicia de 21 de diciembre de 2021, AD y otros/Corendon Airline y otros, [omissis], C-146/20, C-188/20, C-196/20 y C-270/20, apartado 51). El Tribunal de Justicia ha fundamentado esta conclusión en el hecho de que varias disposiciones del Reglamento no distinguen entre el operador turístico y el transportista aéreo a efectos de su aplicación [así, por ejemplo, el artículo 3, apartado 2, letras a), primer guion, y b), del Reglamento (CE) n.º 261/2004]. Además, sería contrario al objetivo de garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros aéreos, consagrado en el considerando 1 de dicho Reglamento, considerar que una reserva solo puede ser confirmada por el transportista aéreo, lo que haría recaer así sobre el pasajero la carga de comprobar la información facilitada por el operador turístico. En efecto, el Reglamento tiene por objeto que el transportista aéreo asuma el riesgo de que los operadores turísticos faciliten información inexacta a los pasajeros en el marco de sus actividades. En este contexto, el pasajero no participa en la relación existente entre el transportista aéreo y el operador turístico y no se le puede exigir que obtenga información al respecto (véase la sentencia del Tribunal de Justicia antes citada, apartados 46 y ss.).

Esta decisión podría extrapolarse al presente caso de un transbordo del pasajero por parte del operador turístico debido a una «cancelación del vuelo». En efecto, también en este sentido podría hablarse de una igualdad de trato entre el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo y el operador turístico. Parece contrario al objetivo de protección del Reglamento (CE) n.º 261/2004 de establecer un elevado nivel de protección de los consumidores que el pasajero no pueda oponer al transportista aéreo una modificación de la reserva efectuada por el operador turístico. La modificación de la reserva por parte del operador turístico podría estar comprendida en el ámbito de riesgo del transportista aéreo. Además, si cabe oponer al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo una confirmación de reserva no cubierta por una reserva de cobertura, lo mismo debería suceder, *a fortiori*, con una denegación de embarque en forma de una modificación de la reserva por parte del operador turístico. Además, incluso en casos como el presente, el pasajero no puede apreciar de manera fiable si la causa de la denegación de embarque procede del ámbito [de la responsabilidad] del operador turístico o del de la compañía aérea. Tal transbordo puede deberse a un exceso de reserva o a errores de reserva internos de la compañía aérea, pero también a una compra insuficiente de cupos de vuelo o a problemas internos del operador turístico. El pasajero que es objeto del transbordo por el operador turístico no puede identificar ni influir en esta cuestión.

Dado que el Tribunal de Justicia aún no ha aclarado esta cuestión y que tampoco puede deducirse de su jurisprudencia anterior una respuesta plenamente segura a esta, procede actuar con arreglo al artículo 267 TFUE, párrafos primero, letra b), y tercero.

III.

[*omissis*] [Firmas]

[*omissis*]

[Relación de firmas]

DOCUMENTO DE TRABAJO