

Versión anonimizada

Traducción

C-516/23 - 1

Asunto C-516/23

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

10 de agosto de 2023

Órgano jurisdiccional remitente:

Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Fráncfort del Meno, Alemania)

Fecha de la resolución de remisión:

8 de agosto de 2023

Partes demandantes:

NW

YS

Parte demandada:

Qatar Airways

Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Fráncfort del Meno)

Sala Vigésimocuarta de lo Civil

[*omissis*]

Resolución

En el litigio entre

1. NW [*omissis*], con domicilio en 30989 Gehrden
2. YS [*omissis*], con domicilio en 30989 Gehrden

demandantes,

[*omissis*]

contra

Qatar Airways [*omissis*] con domicilio social en 60327 Fráncfort del Meno, Alemania.

demandada,

[*omissis*]

la Sala Vigésimo Cuarta del Landgericht Frankfurt am Main [*omissis*] resolvió el 8 de agosto de 2023:

Suspender el procedimiento.

Plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, con arreglo al artículo 267 TFUE, las siguientes cuestiones de interpretación de Derecho de la Unión:

1. ¿Debe interpretarse el Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, en el sentido de que el pasajero viaja gratuitamente, en el sentido del artículo 3, apartado 3, 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 cuestión 1:

¿Debe interpretarse el Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 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, 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 cuestión 2 y se considere aplicable el Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 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?

Fundamentos

Las demandantes reclaman un transporte alternativo al amparo del artículo 8, apartado 1, letra c), del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004 (en lo sucesivo, «Reglamento n.º 261/2004»).

Las demandantes disponían de una reserva pagada y confirmada con la demandada en su condición de transportista aéreo encargado [omissis] de efectuar el vuelo entre Fráncfort del Meno y Denpasar vía Doha, así como los correspondientes vuelos de vuelta. La reserva se realizó el 5 de agosto de 2020. La demandada canceló los vuelos el 13 de septiembre de 2020. La demandada no efectuó vuelos con destino a Denpasar hasta la primavera de 2022. Mediante correo electrónico de 8 de agosto de 2022, fijando como fecha límite de 18 de agosto de 2022, los demandantes solicitaron un transporte con la demandada en la misma ruta el 20 de octubre de 2022 (vuelo de ida) y el 7 de noviembre de 2022 (vuelo de vuelta). Al no haber obtenido ese transporte dentro del plazo señalado, los demandantes reservaron los vuelos utilizando 140 000 millas del programa de American Airlines y pagando 394,62 euros. El día de la reserva los vuelos tenían un precio de mercado de 4 276,36 euros.

Los demandantes reservaron los billetes en el marco de una promoción de breve duración de la demandada llamada «MEDICS». Esta promoción estaba dirigida únicamente a un grupo profesional específico (médicos). Para los vuelos de que se trata, los demandantes solo tuvieron que pagar impuestos y tasas.

La demandada alega que el Reglamento n.º 261/2004 no es aplicable a la vista de su artículo 3, apartado 3. Sostiene que las demandantes reservaron los billetes en el marco de una promoción de breve duración de la demandada denominada «MEDICS». Según ella, las demandantes solo tuvieron que pagar tasas e impuestos sobre la aviación, por lo que adquirieron gratuitamente los billetes.

El éxito del recurso depende de forma decisiva, por un lado, de si resulta aplicable en el presente asunto el Reglamento n.º 261/2004.

Los demandantes adquirieron el billete en el marco de una promoción de la demandada. Los demandantes solo tuvieron que pagar los impuestos sobre la aviación y las tasas. En este contexto, este Tribunal remitente se plantea, en primer lugar, la cuestión de si el viajero viaja en tal caso «gratuitamente» en el sentido del artículo 3, apartado 3, primera alternativa, del Reglamento n.º 261/2004.

En caso de respuesta negativa a la cuestión 1, es decir, que el viajero no viaja gratuitamente si tiene que pagar únicamente los impuestos y tasas, para resolver el recurso habrá de atenderse además a si la promoción «MEDICS» supone un precio reducido que no esté directa o indirectamente a disposición del público.

Los vuelos en cuestión se reservaron en el marco de esta promoción de la demandada, que estaba limitada temporalmente y que solo estaba disponible para determinados grupos profesionales.

En su sentencia de 21 de septiembre de 2021 (X ZR 79/20), el Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal) declaró que la tarifa con descuento que concede un transportista aéreo para viajes de negocios de empleados de una empresa que ha celebrado un acuerdo marco en tal sentido está a disposición del público en el sentido del artículo 3 apartado 3, primera frase, del Reglamento n.º 261/2004. La decisión del Bundesgerichtshof se basa a tal respecto en el supuesto de que un precio está a disposición del público cuando va dirigido a un número indeterminado de personas que no mantienen una relación con el transportista aéreo que vaya más allá de una (potencial) relación clientelar especial. Existirá una relación especial en tal sentido únicamente cuando el descuento se haya concedido no solo con el fin de aumentar las ventas, la publicidad o la fidelización de la clientela, sino con vistas a una relación de cooperación u otra clase de relación de proximidad. A su juicio, conforme a un entendimiento general del concepto, por «público» se entenderá un número indeterminado de personas que no están vinculadas entre sí de un modo específico. Conforme a estos criterios, un precio también estará a disposición del público cuando no todo cliente potencial pueda acogerse al mismo. Lo decisivo será, antes bien, saber si el número de las personas beneficiarias puede determinarse con suficiente exactitud y si tales personas están suficientemente vinculadas entre sí y pueden distinguirse en cuanto a grupo cerrado frente al público en general. En el asunto del precio del billete para empresas, el Bundesgerichtshof declaró que no existirá un vínculo suficientemente estrecho entre las personas beneficiarias cuando las ofertas no estén a disposición de toda persona, pero el grupo de personas beneficiarias tenga en común que cumple los criterios establecidos.

Otro tanto ocurre también en el presente asunto. La promoción no estaba dirigida a todo el público, sino únicamente a un grupo de personas o de profesiones definido por la demandada. Por tanto, el Tribunal remitente se plantea la cuestión de si la jurisprudencia del Bundesgerichtshof ha de aplicarse también al presente asunto, de suerte que se tratará de una tarifa a disposición del público que da lugar a la aplicación del Reglamento n.º 261/2004.

En el presente asunto, el Tribunal remitente da por sentado que la promoción de la demandada no constituye un programa para usuarios habituales u otros programas comerciales en el sentido del artículo 3 apartado 3, segunda frase, del Reglamento n.º 261/2004.

En caso de que se dé una respuesta negativa a las cuestiones 1 y 2 antes formuladas, esto es, que el Reglamento n.º 261/2004 sea aplicable, para resolver el litigio habrá de atenderse además a si el transporte alternativo contemplado en el artículo 8 apartado 1, letra c) del Reglamento n.º 261/2004 debe tener una conexión temporal con el viaje originalmente reservado.

Según la jurisprudencia del Oberlandesgericht Köln (Tribunal Superior Regional de lo Civil y Penal de Colonia, Alemania) (sentencia del Oberlandesgericht Köln de 26 de febrero de 2021 — 6 U 127720; sentencia del Oberlandesgericht Köln de 6 de mayo de 2022 — 6 U 219/21), en caso de anulación de un vuelo por el transportista encargado de efectuarlo, el pasajero podrá, de conformidad con el artículo 5, apartado 1, letra a), y el artículo 8, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, reclamar en principio un transporte alternativo hasta el destino final en condiciones de transporte comparables en una fecha posterior [a la más temprana posible; véase el artículo 8, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004] que convenga al pasajero, en función de los asientos disponibles. De la interpretación de la norma se desprende que, si bien el cambio de reserva debe facilitarse de forma gratuita, ha de guardar también una conexión temporal con el viaje original. La expresión «la conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables, lo más rápidamente posible», recogida en el artículo 8, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004, establece una referencia temporal inequívoca con el plan de viaje inicial. Por tanto, parece obvio interpretar *mutatis mutandis* la expresión «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», contemplada en el artículo 8, apartado 1, letra c) del Reglamento n.º 261/2004. A tal respecto, el Oberlandesgericht Köln atiende al sentido y a la finalidad de la norma y argumenta que el Reglamento n.º 261/2004, en su sistemática normativa, tiene únicamente por objeto proteger a los pasajeros durante el respectivo viaje. A su juicio, las disposiciones del Reglamento n.º 261/2004 no confieren al pasajero un derecho gratuito a cambiar la reserva a su libre arbitrio, sin relación alguna con el viaje previsto, por ejemplo, a un vuelo posterior al viaje originalmente previsto en un horario de viaje particularmente caro. El artículo 8, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004, recoge, *mutatis mutandis*, una suerte de derechos de garantía para el caso de incumplimiento del contrato. No obstante, el artículo 8, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 261/2004 establece, a fin de cuentas, un derecho *ex nunc* a la rescisión del contrato, siempre que no se haya dado ejecución al mismo o se haya desatendido su objeto. Lo contemplado en el artículo 8, apartado 1, letras b) y c), del Reglamento n.º 261/2004, es, por consiguiente, un derecho al cumplimiento *a posteriori* del contrato que, por su propia naturaleza, está vinculado, en cuanto a su contenido, al contrato de transporte aéreo. Tal derecho está, en principio, relacionado con el viaje originalmente previsto. El mantenimiento de la conexión necesaria a tal respecto se determinará en función de las circunstancias del viaje previsto, por lo que el derecho al transporte ha de ser calificado, por regla general, conforme al Derecho alemán, de «relatives Fixgeschäft». En el caso de que no se observe la fecha de cumplimiento estipulada, no se produce una situación de imposibilidad, la prestación del transporte aéreo puede efectuarse *a posteriori*, pero el acreedor tiene derecho a poner fin al contrato. No obstante, la observancia de la fecha de cumplimiento estipulada reviste un carácter tan esencial que con su cumplimiento en plazo el negocio se mantiene y vence. Para responder a la cuestión de cuándo una prestación tardía (llegada del vuelo) deja de tener sentido para el viajero y ya no

constituye un cumplimiento, esto es, ha devenido imposible, habrá de atenderse al plan de viaje original del pasajero. Lo mismo habrá de concluirse a la vista de las Directrices interpretativas del Reglamento n.º 261/2004, elaboradas por la Comisión con carácter no vinculante (DO 2016, C 214, p. 5), completadas en relación con la COVID-19 (DO 2020, CI 89, p. 1). La Comisión no sostiene de forma indubitada que el derecho derivado del artículo 8, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004 pueda ejercitarse también años después para un viaje totalmente distinto.

Por consiguiente, en el presente asunto estaría descartado un derecho a indemnización por denegación de transporte alternativo con arreglo al artículo 8, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004. Sin embargo, el Tribunal remitente se pregunta si el tenor de la norma puede interpretarse en el sentido de que debe existir una conexión temporal entre el vuelo original y el transporte alternativo en cuanto elemento no escrito. En cualquier caso, no cabe encontrar respaldo a esta tesis en el tenor de la norma, por la que ha de plantearse esta cuestión de interpretación ahora al Tribunal de Justicia.

[*omissis*]