

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava)

de 26 de octubre de 2023 (*)

«Procedimiento prejudicial — Transporte aéreo — Reglamento (CE) n.º 261/2004 — Artículo 2, letra j) — Artículo 3 — Artículo 4, apartado 3 — Compensación a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque — Pasajero informado previamente de la denegación de embarque — Inexistencia de obligación de que el pasajero se presente al embarque — Artículo 5, apartado 1, letra c) — Excepciones al derecho a compensación en caso de cancelación del vuelo — Inaplicabilidad de dichas excepciones en caso de denegación anticipada de embarque»

En el asunto C-238/22,

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 21 de febrero de 2022, recibida en el Tribunal de Justicia el 5 de abril de 2022, en el procedimiento entre

FW

y

LATAM Airlines Group SA,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava),

integrado por el Sr. N. Piçarra, Presidente de Sala, y los Sres. M. Safjan y M. Gavalec (Ponente), Jueces;

Abogado General: Sr. A. Rantos;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de FW, por el Sr. H. Hopperdietzel, Rechtsanwalt;
- en nombre de LATAM Airlines Group SA, por el Sr. S. Wassmer, Rechtsanwalt;
- en nombre del Gobierno alemán, por los Sres. J. Möller, P. Busche y M. Hellmann, en calidad de agentes;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. G. Braun y G. Wilms 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 2, letra j), 3, apartado 2, 4, apartado 3, 5, apartado 1, letra c), inciso i), y 7 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 FW y LATAM Airlines Group SA (en lo sucesivo, «Latam Airlines»), en relación con una demanda de indemnización presentada por FW, sobre la base del Reglamento n.º 261/2004, después de que Latam Airlines bloquease su reserva para un vuelo que debía efectuarse entre Madrid y Fráncfort del Meno (Alemania).

Marco jurídico

- 3 A tenor de los considerandos 1 a 4 y 9 del Reglamento n.º 261/2004:

- «(1) La actuación de la Comunidad 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.
- (3) A pesar de que 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 [(DO 1991, L 36, p. 5)], estableció un régimen de protección básica del pasajero, el número de pasajeros a los que se deniega el embarque contra su voluntad sigue siendo demasiado alto, al igual que el de los afectados por cancelaciones sin aviso previo y el de los afectados por los largos retrasos.
- (4) La Comunidad debe por ello reforzar las normas mínimas comunes de protección establecidas por dicho Reglamento con el fin de consolidar los derechos de los pasajeros y, al mismo tiempo, garantizar que los transportistas aéreos desarrollan sus actividades en condiciones armonizadas en un mercado liberalizado.
- [...]
- (9) Debe reducirse el número de pasajeros a los que se deniega el embarque contra su voluntad, exigiendo para ello a los transportistas aéreos que pidan que se presenten voluntarios para renunciar a sus reservas a cambio de determinados beneficios, en lugar de denegar el embarque a los pasajeros, y que indemnicen íntegramente a aquellos a los que se haya denegado definitivamente el embarque contra su voluntad.»

- 4 El artículo 2 del Reglamento n.º 261/2004, titulado «Definiciones», dispone lo siguiente en sus letras j) y l):

«A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

[...]

- j) denegación de embarque, la negativa a transportar pasajeros en un vuelo, pese a haberse presentado al embarque en las condiciones establecidas en el apartado 2 del artículo 3, salvo que haya motivos razonables para denegar su embarque, tales como razones de salud o de seguridad o la presentación de documentos de viaje inadecuados;

[...]

- l) cancelación, la no realización de un vuelo programado y en el que había reservada al menos una plaza.»

- 5 El artículo 3 de ese mismo Reglamento, que lleva por título «Ámbito de aplicación», dispone en sus apartados 1 y 2:

«1. El presente Reglamento será aplicable:

- a) a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado;

[...]

2. El apartado 1 se aplicará a condición de que los pasajeros:

- a) dispongan de una reserva confirmada en el vuelo de que se trate y, excepto en el caso de la cancelación mencionado en el artículo 5, se presenten a facturación:
 - en las condiciones requeridas y a la hora indicada previamente y por escrito (inclusive por medios electrónicos) por el transportista aéreo, el operador turístico o un agente de viajes autorizado,o bien, de no indicarse hora alguna,
 - con una antelación mínima de cuarenta y cinco minutos respecto de la hora de salida anunciada, o
- b) 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 haya[n] dado lugar al transbordo.»

6 A tenor del artículo 4 del mismo Reglamento, cuyo epígrafe es «Denegación de embarque»:

«1. Cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo prevea que tendrá que denegar el embarque en un vuelo, deberá, en primer lugar, pedir que se presenten voluntarios que renuncien a sus reservas a cambio de determinados beneficios, en las condiciones que acuerden el pasajero interesado y el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo. Los voluntarios recibirán asistencia de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8, además de los beneficios mencionados en este apartado.

2. En caso de que el número de voluntarios no sea suficiente para que los restantes pasajeros con reservas puedan ser embarcados en dicho vuelo, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo podrá denegar el embarque a los pasajeros contra la voluntad de estos.

3. En caso de que deniegue el embarque a los pasajeros contra la voluntad de estos, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo deberá compensarles inmediatamente de conformidad con el artículo 7 y prestarles asistencia de conformidad con los artículos 8 y 9.»

7 El artículo 5 del Reglamento n.º 261/2004, titulado «Cancelación de vuelos», establece en su apartado 1, letra c):

«En caso de cancelación de un vuelo:

[...]

- c) los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7, a menos que:
 - i) se les informe de la cancelación al menos con dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista, o
 - ii) se les informe de la cancelación con una antelación de entre dos semanas y siete días con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca un transporte alternativo que les permita salir con no más de dos horas de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de cuatro horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista, o
 - iii) se les informe de la cancelación con menos de siete días de antelación con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca tomar otro vuelo que les permita salir con no más de una hora de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de dos horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista.»

8 El artículo 7 de dicho Reglamento, que lleva el título «Derecho a compensación», dispone:

«1. Cuando se haga referencia al presente artículo, los pasajeros recibirán una compensación por valor de:

- a) 250 euros para vuelos de hasta 1500 kilómetros;
- b) 400 euros para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1500 kilómetros y para todos los demás vuelos de entre 1500 y 3500 kilómetros;
- c) 600 euros para todos los vuelos no comprendidos en a) o b).

La distancia se determinará tomando como base el último destino al que el pasajero llegará con retraso en relación con la hora prevista debido a la denegación de embarque o a la cancelación.

[...]

4. Las distancias indicadas en los apartados 1 y 2 se calcularán en función del método de la ruta ortodrómica.»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

9 FW reservó con Latam Airlines vuelos de ida y vuelta entre Fráncfort del Meno y Madrid. El vuelo de ida estaba programado para el 22 de diciembre de 2017 y el de vuelta para el 7 de enero de 2018.

10 Ante la imposibilidad de facturar en línea en el vuelo de ida el 21 de diciembre de 2017, FW contactó con Latam Airlines. Esta le indicó entonces que había modificado su reserva, unilateralmente y sin informarla previamente de ello, transbordándola a un vuelo anterior, que debía realizarse el 20 de diciembre de 2017. En esta comunicación, Latam Airlines también informó a FW de que su reserva para el vuelo de vuelta de 7 de enero de 2018 había sido bloqueada porque no había tomado el vuelo de ida.

11 Como consecuencia de esto, FW reservó con otro transportista aéreo tanto un vuelo de ida como un vuelo de vuelta, pagando 528,23 euros por los correspondientes billetes. Antes de entablar el litigio principal, Latam Airlines le había reembolsado, no obstante, un importe de 101,55 euros.

12 Mediante sentencia de 2 de septiembre de 2021, el Amtsgericht Frankfurt am Main (Tribunal de lo Civil y Penal de Fráncfort del Meno, Alemania) condenó a Latam Airlines a pagar a FW, en concepto de daños y perjuicios, la cantidad de 426,68 euros, correspondiente al resto del coste de los referidos billetes, así como una compensación de 250 euros en virtud de los artículos 5 y 7 del Reglamento n.º 261/2004. Dicho órgano jurisdiccional consideró la modificación de la reserva del vuelo de ida que debía realizar Latam Airlines como una cancelación. Sobre este extremo, la citada sentencia ha adquirido firmeza.

13 El referido órgano jurisdiccional desestimó, en cambio, la solicitud de FW para obtener una compensación adicional de 250 euros por la denegación de embarque en el vuelo de vuelta que había reservado con ese transportista aéreo. Según ese mismo órgano jurisdiccional, se denegó el embarque a FW, en el sentido del artículo 4 del Reglamento n.º 261/2004, aunque no se hubiese presentado a facturación o en la puerta de embarque, como exigen los artículos 2, letra j), y 3, apartado 2, letra a), de este Reglamento. No obstante, como para un pasajero resulta indiferente que la denegación de transportarlo se base en la cancelación de un vuelo o, en caso de mantenimiento del vuelo, en una denegación de embarque, el tribunal de primera instancia aplicó por analogía el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso i), del mencionado Reglamento. Por consiguiente, negó a FW dicha compensación adicional, ya que había sido informada de la denegación de embarque el 21 de diciembre de 2017, es decir, con más de dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista del vuelo de vuelta inicialmente reservado.

14 FW interpuso recurso de apelación contra la sentencia de 2 de septiembre de 2021 ante el Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Fráncfort del Meno, Alemania), el órgano jurisdiccional remitente. FW se opone a la aplicación por analogía del artículo 5, apartado 1, letra c), inciso i), del Reglamento n.º 261/2004 a los casos de denegación de embarque.

- 15 A juicio del órgano jurisdiccional remitente, el presente asunto suscita dos cuestiones de interpretación del Reglamento n.º 261/2004. Antes de nada, dicho órgano jurisdiccional se pregunta si puede producirse una denegación de embarque, en el sentido del artículo 4 del referido Reglamento, cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo informa, con antelación, a un pasajero de que no lo dejará embarcar en un vuelo para el que dispone de una reserva confirmada. En caso afirmativo, se plantearía entonces la cuestión de si el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso i), de ese mismo Reglamento, que se refiere a la cancelación de un vuelo, puede ser aplicado por analogía en caso de denegación de embarque.
- 16 Sobre el primer punto, el órgano jurisdiccional remitente señala que, en una sentencia de 17 de marzo de 2015, el Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo Federal de lo Civil y Penal, Alemania) había declarado, en particular, que no cabe exigir al pasajero que se presente a facturación o al embarque, en caso de denegación «anticipada» de embarque, es decir, en caso de modificación, previamente comunicada al pasajero, de la reserva mediante transbordo a otro vuelo o, como ocurre en el presente asunto, cuando se suprime el nombre de dicho pasajero de la lista de pasajeros autorizados para embarcar. En efecto, habida cuenta del elevado nivel de protección de los derechos de los pasajeros que pretende obtenerse con el Reglamento n.º 261/2004, no procede exigir a un pasajero que se presente en el aeropuerto y solicite ser transportado si está claro, ya, que ello le será denegado. Ahora bien, aunque suscribe la interpretación efectuada por el Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo Federal de lo Civil y Penal), el órgano jurisdiccional remitente considera, esencialmente, que es necesario interrogar al Tribunal de Justicia sobre este extremo.
- 17 Sobre el segundo punto y en el caso de que el Tribunal de Justicia admita que, en caso de denegación anticipada de embarque, el pasajero puede ser compensado sin tener que presentarse a facturación o al embarque, el órgano jurisdiccional remitente considera que, aunque el legislador de la Unión Europea no haya previsto expresamente el supuesto de un pasajero que es objeto de una denegación anticipada de embarque, tal pasajero se encuentra en la misma situación que un pasajero cuyo vuelo ha sido cancelado. Por consiguiente, el principio de igualdad de trato exigiría aplicar por analogía el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso i), del Reglamento n.º 261/2004 a los pasajeros que se encuentren frente a una denegación de embarque, en el sentido del artículo 4 de dicho Reglamento.
- 18 No obstante, el órgano jurisdiccional remitente recuerda que, en caso de cancelación del vuelo, el derecho a compensación no es aplicable cuando el pasajero ha sido informado de la cancelación al menos con dos semanas de antelación. Considera que tal plazo permite al pasajero adaptarse a la nueva situación, de manera que las dificultades y los inconvenientes que se pretenden indemnizar con el derecho a compensación previsto en el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004 no se materializan. Entiende que, del mismo modo, en caso de denegación anticipada de embarque comunicada más de dos semanas antes de la hora de salida prevista del vuelo, el pasajero así informado dispone de tiempo suficiente para adaptarse a esa denegación y optar por otra solución. A su juicio, para un pasajero, es indiferente no ser transportado en el vuelo que ha reservado porque dicho vuelo se cancela en su totalidad o porque se le deniega el embarque por otros motivos, como, por ejemplo, un exceso de reserva. Asegura que las consecuencias de los inconvenientes causados por la denegación de embarque son idénticas a las de una cancelación de un vuelo. Si la intención del legislador era que el derecho a compensación desapareciese cuando se cancela un vuelo con información previa del pasajero, la misma solución debería aplicarse en los supuestos de denegación anticipada de embarque. De no ser así, los pasajeros afectados por una cancelación de vuelo se encontrarían en una situación mucho más desfavorable que la de los pasajeros a los que se les deniega el embarque, a pesar de que estas dos categorías de pasajeros se encuentran en situaciones comparables.
- 19 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, para abrir su ámbito de aplicación y justificar una denegación de embarque sujeta a compensación, con arreglo al artículo 4, apartado 3, en relación con el artículo 7 del referido Reglamento, los pasajeros, tal y como exigen los artículos 3, apartado 2, y 2, letra j), [de dicho Reglamento], deben presentarse a facturación o al embarque a la hora indicada previamente, o con una antelación mínima de cuarenta y cinco minutos respecto a la hora de salida anunciada, aunque el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo haya anunciado previamente su intención de no transportar al pasajero?

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

¿Debe interpretarse el Reglamento n.º 261/2004 en el sentido de que el derecho a compensación por denegación de embarque en virtud de los artículos 4 y 7 [de este Reglamento] queda excluido por aplicación analógica del artículo 5, apartado 1, letra c), inciso i), de dicho Reglamento cuando el pasajero ha sido informado de la negativa [del transportista aéreo] a transportarle al menos con dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Primera cuestión prejudicial

- 20 Mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 4, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el artículo 2, letra j), de este, debe interpretarse en el sentido de que un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, que ha informado con antelación a un pasajero de que le denegará el embarque contra la voluntad de este en un vuelo para el que dicho pasajero dispone de una reserva confirmada, no debe compensar al referido pasajero si este no se ha presentado al embarque en las condiciones establecidas en el artículo 3, apartado 2, del citado Reglamento.
- 21 De conformidad con reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, de las exigencias tanto de la aplicación uniforme del Derecho de la Unión como del principio de igualdad se desprende que el tenor de una disposición del Derecho de la Unión que no contenga una remisión expresa al Derecho de los Estados miembros para determinar su sentido y su alcance normalmente debe ser objeto en toda la Unión de una interpretación autónoma y uniforme que ha de buscarse teniendo en cuenta no solo su tenor literal, sino también el contexto de dicha disposición y el objetivo que la normativa de que se trate pretenda alcanzar [sentencias de 18 de enero de 1984, Ekro, 327/82, EU:C:1984:11, apartado 11, y de 25 de junio de 2020, Ministerio Fiscal (Autoridad que es probable que reciba una solicitud de protección internacional), C-36/20 PPU, EU:C:2020:495, apartado 53].
- 22 De entrada, procede señalar que, con arreglo al artículo 4, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, «en caso de que deniegue el embarque a los pasajeros contra la voluntad de estos, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo deberá compensarles inmediatamente de conformidad con el artículo 7 [de dicho Reglamento] y prestarles asistencia de conformidad con los artículos 8 y 9 [de este]».
- 23 Dada la redacción del citado artículo 4, apartado 3, un pasajero únicamente puede obtener la compensación prevista en esta disposición si es objeto de una «denegación de embarque», en el sentido del artículo 2, letra j), del mencionado Reglamento. A tenor de esta última disposición, una «denegación de embarque» designa «la negativa a transportar pasajeros en un vuelo, pese a haberse presentado al embarque en las condiciones establecidas en el apartado 2 del artículo 3 [de dicho Reglamento], salvo que haya motivos razonables para denegar su embarque, tales como razones de salud o de seguridad o la presentación de documentos de viaje inadecuados».
- 24 Habida cuenta de la remisión que realiza el artículo 2, letra j), del Reglamento n.º 261/2004 al artículo 3, apartado 2, del mismo Reglamento, procede señalar que de este artículo 3, apartados 1, letra a), y 2, resulta que, en el supuesto de que, como en el caso de autos, un pasajero disponga de una reserva confirmada para un vuelo con salida de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado, el concepto de «denegación de embarque» supone, bien que ese pasajero se presente, salvo en el caso de cancelación contemplado en el artículo 5 de dicho Reglamento, a facturación en las condiciones requeridas y a la hora indicada previamente y por escrito por el transportista aéreo, el operador turístico o un agente de viajes autorizado, o, a falta de tal indicación, con una antelación mínima de cuarenta y cinco minutos respecto de la hora de salida anunciada, o bien que ese pasajero haya sido transbordado, por el transportista aéreo o el operador turístico, del vuelo para el que disponía de una reserva a otro vuelo, independientemente de los motivos que hayan dado lugar al transbordo.
- 25 A la luz de las disposiciones mencionadas en los apartados 22 a 24 de la presente sentencia, procede determinar, en primer lugar, si el concepto de «denegación de embarque» incluye una denegación anticipada de embarque, a saber, el supuesto en el que un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo informa, con antelación, a un pasajero de que no lo dejará embarcar, contra la voluntad de dicho pasajero, en un vuelo para el que este dispone de una

reserva confirmada, y, en segundo lugar, si el requisito de que ese pasajero se presente a facturación se exige también en el supuesto de tal denegación anticipada de embarque.

- 26 Sobre el primer punto, procede recordar que el Reglamento n.º 261/2004 derogó el Reglamento n.º 295/91, que había establecido una protección contra la denegación de embarque. Sin embargo, al adoptar este último Reglamento, el legislador de la Unión había pretendido exclusivamente actuar contra la práctica del exceso de reserva a la que los transportistas aéreos recurrían de manera excesiva. Así pues, el Reglamento n.º 295/91 se limitaba a establecer, de conformidad con su artículo 1, las «normas mínimas comunes aplicables en los casos en que se denegaba el embarque a los pasajeros en un vuelo regular con exceso de reserva» (véanse, en este sentido, las sentencias de 4 de octubre de 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, apartado 20, y de 4 de octubre de 2012, Rodríguez Cachafeiro y Martínez-Reboredo Varela-Villamor, C-321/11, EU:C:2012:609, apartado 22).
- 27 En cambio, el concepto de «denegación de embarque», en el sentido del artículo 2, letra j), del Reglamento n.º 261/2004, omite toda referencia a la causa por la que un transportista deniega el transporte a un pasajero. Así pues, el tenor de dicha disposición deja de relacionar esa denegación con una situación de «exceso de reserva» del vuelo de que se trate creada por el transportista aéreo por razones económicas. De este modo, el legislador de la Unión extendió el alcance del concepto de «denegación de embarque» para incluir todos los supuestos en los que un transportista aéreo deniega el transporte a un pasajero (véanse, en este sentido, las sentencias de 4 de octubre de 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, apartados 19, 21 y 22, y de 4 de octubre de 2012, Rodríguez Cachafeiro y Martínez-Reboredo Varela-Villamor, C-321/11, EU:C:2012:609, apartados 21, 23 y 24).
- 28 De lo anterior se deduce que, por principio, el concepto de «denegación de embarque» incluye una denegación anticipada de embarque, siempre que el pasajero se haya presentado oportunamente al embarque, de conformidad con el artículo 2, letra j), de dicho Reglamento.
- 29 Esta interpretación viene corroborada por consideraciones teleológicas. En efecto, excluir del concepto de «denegación de embarque», en el sentido del artículo 2, letra j), del Reglamento n.º 261/2004, una denegación anticipada de embarque menoscabaría considerablemente la protección que el referido Reglamento otorga a los pasajeros. En consecuencia, tal exclusión sería contraria al objetivo perseguido por este, contemplado en su considerando 1, que es garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros, lo que justifica una interpretación amplia de los derechos reconocidos a estos. Tendría, además, la consecuencia de privar de toda protección a los pasajeros que se encuentren en una situación que, al igual que la del exceso de reserva por motivos económicos, no les es imputable, privándoles de la posibilidad de invocar el artículo 4 del mismo Reglamento (véase, en este sentido, la sentencia de 4 de octubre de 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, apartados 23 y 24).
- 30 Sobre el segundo punto enunciado en el apartado 25 de la presente sentencia, la interpretación literal del artículo 2, letra j), del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el artículo 3, apartados 1, letra a), y 2, de dicho Reglamento, sugiere que una «denegación de embarque» a un pasajero solo puede producirse si este se ha presentado a facturación.
- 31 Sin embargo, esta interpretación no puede efectuarse en una situación de denegación anticipada de embarque.
- 32 En efecto, por una parte, como expuso la Comisión en sus observaciones escritas, se desprende de un análisis contextual del artículo 3, apartado 2, letra b), del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el artículo 2, letra j), de este, que, habida cuenta también de que una denegación de embarque puede realizarse de manera anticipada, el requisito de que los pasajeros han de presentarse al embarque no debe cumplirse necesariamente en el supuesto de que estos hayan sido transbordados, por el transportista aéreo o el operador turístico, del vuelo para el que disponían de una reserva a otro vuelo. Pues bien, una situación como esta no se diferencia, en lo sustancial, de aquella en la que el pasajero ha sido informado con antelación de que el transportista aéreo le denegará el embarque en el vuelo para el que dispone de una reserva confirmada, lo que de este modo requiere que ese pasajero reserve otro vuelo de la misma manera que si el transportista aéreo lo hubiese transbordado con antelación a otro vuelo.
- 33 Por otra parte, el objetivo que se perseguía con el Reglamento n.º 295/91 recordado en apartado 26 de la presente sentencia permite comprender que, al adoptar posteriormente los artículos 2, letra j), y 4 del Reglamento n.º 261/2004, el legislador de la Unión se refería esencialmente a

supuestos de denegación de embarque que, como los ocasionados por recurrirse al exceso de reserva, sobrevienen *in extremis*, es decir, justo cuando los pasajeros llegan al aeropuerto. En este contexto, es comprensible que dicho legislador mantuviera en el Reglamento n.º 261/2004 el requisito de que el pasajero se presente a facturación, ya que la realidad de tales supuestos solamente puede constatararse, en principio, en el momento de la facturación.

- 34 Así pues, resulta que, al elaborar el Reglamento n.º 261/2004, el legislador de la Unión no contempló la situación en la que un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo informa a los pasajeros, con antelación al vuelo programado para el que estos disponen de una reserva confirmada, de que no les permitirá subir a bordo de la aeronave que realice ese vuelo.
- 35 No obstante, el artículo 4, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con los artículos 2, letra j), y 3, apartado 2, de este, no puede interpretarse en el sentido de que expresa una voluntad deliberada del legislador de la Unión de excluir automáticamente cualquier compensación a un pasajero que ha sido objeto de una denegación anticipada de embarque porque no se ha presentado a facturación. Por lo tanto, procede considerar que esas disposiciones no supeditan, en todas las circunstancias, la compensación por denegación de embarque a la condición de que los pasajeros de que se trate se hayan presentado a facturación.
- 36 Al contrario, una interpretación del Reglamento n.º 261/2004 que, para permitir la compensación de los pasajeros a los que se ha denegado el embarque, dispensa a estos de presentarse a facturación ahorrándoles así una formalidad inútil contribuye a la consecución del objetivo de ese Reglamento consistente en garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros.
- 37 En efecto, de los considerandos 1 a 4 de dicho Reglamento, y en particular del considerando 2, se desprende que ese Reglamento pretende garantizar un nivel elevado de protección de los pasajeros aéreos, con independencia de que se les haya denegado el embarque o se haya cancelado o retrasado su vuelo, puesto que todos se ven confrontados a similares trastornos y molestias graves en relación con el transporte aéreo (sentencias de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros, C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716, apartado 44, y de 29 de julio de 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, apartado 26). Por lo tanto, deben interpretarse ampliamente las disposiciones que conceden derechos a los pasajeros aéreos, entre ellas las que confieren un derecho a compensación (véase, en este sentido, la sentencia de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros, C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716, apartado 45).
- 38 Así, de una interpretación contextual y teleológica del artículo 4, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con los artículos 2, letra j), y 3, apartado 2, de este Reglamento, se deriva que un pasajero no está obligado a presentarse a facturación cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo le ha notificado con antelación que le denegará el embarque contra su voluntad en un vuelo para el que dicho pasajero dispone de una reserva confirmada.
- 39 De las consideraciones anteriores resulta que el artículo 4, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el artículo 2, letra j), de este, debe interpretarse en el sentido de que un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, que ha informado con antelación a un pasajero de que le denegará el embarque contra la voluntad de este en un vuelo para el que dicho pasajero dispone de una reserva confirmada, debe compensar al referido pasajero, aunque este no se haya presentado al embarque en las condiciones establecidas en el artículo 3, apartado 2, de este mismo Reglamento.

Segunda cuestión prejudicial

- 40 Si bien la segunda cuestión prejudicial se ha planteado para el caso de que se responda afirmativamente a la primera cuestión prejudicial, el Tribunal de Justicia considera necesario responder a ella a la luz de las explicaciones del órgano jurisdiccional remitente resumidas en el apartado 17 de la presente sentencia. En efecto, dicho órgano jurisdiccional expone que una respuesta a la segunda cuestión prejudicial es necesaria en el supuesto de que el Tribunal de Justicia considere, en respuesta a la primera cuestión prejudicial, que un pasajero que ha sido informado de una denegación anticipada de embarque puede recibir una compensación sin necesidad de presentarse a facturación.
- 41 Mediante esta segunda cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso i), del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que dicha disposición, que establece una excepción al derecho a compensación de los pasajeros en caso de cancelación de un vuelo, regula también la situación en la que un pasajero

ha sido informado, al menos con dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista del vuelo, de que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo le denegará el transporte contra su voluntad, de manera que este pasajero no puede disfrutar del derecho a compensación por denegación de embarque previsto en el artículo 4 del mencionado Reglamento.

- 42 Procede recordar que, a tenor del artículo 5, apartado 1, letra c), inciso i), del Reglamento n.º 261/2004, los pasajeros afectados por la cancelación de un vuelo tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7 de ese Reglamento, a menos que se les informe de la cancelación al menos con dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista. Además, con arreglo al artículo 4, apartado 3, del referido Reglamento, «en caso de que deniegue el embarque a los pasajeros contra la voluntad de estos, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo deberá compensarles inmediatamente de conformidad con el artículo 7 [de dicho Reglamento] y prestarles asistencia de conformidad con los artículos 8 y 9 [de este]».
- 43 Como ha declarado el Tribunal de Justicia, el objetivo del Reglamento n.º 261/2004, contemplado en su considerando 1 y consistente en garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros, justifica realizar una interpretación amplia de los derechos reconocidos a estos (véase, en este sentido, la sentencia de 4 de octubre de 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, apartado 23). En cambio, una excepción a las disposiciones que reconocen derechos a los pasajeros debe interpretarse de modo estricto (véanse, en este sentido, las sentencias de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, apartado 17, y de 4 de octubre de 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, apartado 38).
- 44 Asimismo, procede adoptar una interpretación estricta del artículo 5, apartado 1, letra c), inciso i), del citado Reglamento, ya que, en caso de cancelación de un vuelo, esta disposición exime al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo del pago de la compensación prevista en el artículo 7 de dicho Reglamento, cuando ha informado a los pasajeros de la cancelación del vuelo al menos con dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista.
- 45 A este respecto, procede señalar que el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso i), del Reglamento n.º 261/2004 no se refiere al supuesto de una denegación de embarque, sino únicamente al supuesto de una cancelación de vuelo, a saber, según el artículo 2, letra l), de dicho Reglamento, el supuesto en el que no se ha realizado un vuelo programado y en el que había reservada al menos una plaza.
- 46 Además, el artículo 4, apartado 3, del referido Reglamento no prevé que un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo pueda quedar liberado de su obligación de compensar a los pasajeros en virtud del artículo 7 del mismo Reglamento si informa a los pasajeros de que les denegará el embarque al menos con dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista (véanse, por analogía, las sentencias de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, apartado 37, y de 4 de octubre de 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, apartado 36). Por lo tanto, el principio de interpretación estricta recordado en el apartado 44 de la presente sentencia exige que la excepción al derecho a compensación contemplada en el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso i), del Reglamento n.º 261/2004 quede limitada únicamente a los casos de cancelación previstos en dicha disposición, sin poder ser extendida a los supuestos de denegación de embarque indicados en el artículo 4 de ese mismo Reglamento.
- 47 Por lo tanto, habida cuenta del objetivo de dicho Reglamento, mencionado en su considerando 1, que es el de garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros, el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso i), del referido Reglamento no puede aplicarse por analogía, en el contexto de una denegación de embarque, a fin de reducir el alcance del derecho a compensación que figura en el artículo 4, apartado 3, del mismo Reglamento.
- 48 Esta interpretación no queda desvirtuada por el principio de igualdad de trato invocado por el órgano jurisdiccional remitente. En efecto, como señaló la Comisión en sus observaciones escritas, ese principio, que exige que no se traten de manera diferente situaciones comparables y que no se traten de manera idéntica situaciones diferentes, a no ser que dicho trato esté objetivamente justificado (sentencia de 14 de julio de 2022, Comisión/VW y otros, C-116/21 P a C-118/21 P, C-138/21 P y C-139/21 P, EU:C:2022:557, apartado 95 y jurisprudencia citada), no puede aplicarse en el caso de autos, puesto que, como se desprende de los apartados 45 y 46 de la presente sentencia, las situaciones que dan lugar a denegaciones de embarque o a cancelaciones de vuelo no son comparables por cuanto el legislador de la Unión las ha regulado por separado en los artículos 4 y 5 del Reglamento n.º 261/2004, con normas jurídicas en parte diferentes, como una

excepción al derecho a compensación prevista en el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso i), del citado Reglamento, pero no en el artículo 4, apartado 3, de este.

- 49 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la segunda cuestión prejudicial que el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso i), del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que dicha disposición, que establece una excepción al derecho a compensación de los pasajeros en caso de cancelación de un vuelo, no regula la situación en la que un pasajero ha sido informado, al menos con dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista del vuelo, de que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo le denegará el transporte contra su voluntad, de manera que ese pasajero ha de disfrutar del derecho a compensación por denegación de embarque previsto en el artículo 4 del citado Reglamento.

Costas

- 50 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 4, apartado 3, 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, en relación con el artículo 2, letra j), del Reglamento n.º 261/2004,**

debe interpretarse en el sentido de que

un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, que ha informado con antelación a un pasajero de que le denegará el embarque contra la voluntad de este en un vuelo para el que dicho pasajero dispone de una reserva confirmada, debe compensar al referido pasajero, aunque este no se haya presentado al embarque en las condiciones establecidas en el artículo 3, apartado 2, de este mismo Reglamento.

- 2) **El artículo 5, apartado 1, letra c), inciso i), del Reglamento n.º 261/2004**

debe interpretarse en el sentido de que

dicha disposición, que establece una excepción al derecho a compensación de los pasajeros en caso de cancelación de un vuelo, no regula la situación en la que un pasajero ha sido informado, al menos con dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista del vuelo, de que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo le denegará el transporte contra su voluntad, de manera que ese pasajero ha de disfrutar del derecho a compensación por denegación de embarque previsto en el artículo 4 del citado Reglamento.

Firmas