Recopilación de la Jurisprudencia

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL
SR. HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE
presentadas el 28 de marzo de 2019[1]

Asunto C-163/18

HQ
IP, representado legalmente por HQ
JO
contra
Aegean Airlines SA

[Petición de decisión prejudicial planteada por el rechtbank Noord-Nederland (Tribunal de Primera Instancia de los Países Bajos Septentrionales)]

«Procedimiento prejudicial — Transportes aéreos — Reglamento (CE) n.º 261/2004 — 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 — Artículo 8, apartado 2 — Derecho a reembolso — Directiva 90/314/CEE — Viaje combinado — Cancelación del vuelo — Quiebra del organizador de viajes — Derecho a reembolso del billete de avión por el transportista aéreo»

I. Introducción

1. La petición de decisión judicial planteada por el rechtbank Noord-Nederland (Tribunal de Primera Instancia de los Países Bajos Septentrionales) versa sobre la interpretación del artículo 8, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 261/2004,[2] que reconoce determinados derechos armonizados a los pasajeros en caso de cancelación de su vuelo, en relación con lo dispuesto en la Directiva 90/314/CEE,[3] relativa a los derechos de los consumidores que han adquirido un viaje combinado.

2. Esta petición se ha presentado en el marco de un litigio entre varios pasajeros y un transportista aéreo, en relación con el reembolso de billetes de avión que los interesados solicitaron tras la cancelación de un vuelo que formaba parte de un viaje combinado que habían adquirido de otra sociedad. Al no poder obtener dicho reembolso del organizador del viaje debido a su quiebra, los demandantes en el litigio principal aducen que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo cancelado está obligado a resarcirlos en un caso como el de autos.

3. Por los motivos que se exponen en las presentes conclusiones, considero que el citado artículo 8, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que un pasajero que es titular de un derecho al reembolso de un billete de avión frente al organizador de su viaje combinado, de conformidad con determinadas disposiciones nacionales por las que se transpuso la Directiva

1 Lengua original: francés.

2 Reglamento 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).

3 Directiva del Consejo, de 13 de junio de 1990, relativa a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados (DO 1990, L 158, p. 59).

90/314, no está facultado para reclamar dicho reembolso al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, sobre la base del citado Reglamento, aun cuando dicho organizador no disponga de capacidad financiera para reembolsar el billete y haya incumplido su obligación de adoptar las garantías previstas por la citada Directiva para garantizar tal reembolso.

II. Marco jurídico

A. Directiva 90/314

4. Con arreglo al artículo 1 de la Directiva 90/314, esta tiene por objeto «la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros relativas a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados vendidos u ofrecidos a la venta en el territorio de la Comunidad».

5. El artículo 4, apartado 6, letra b), de esta Directiva establece que «en caso de que […], por cualquier motivo que no le sea imputable al consumidor, el organizador cancele el viaje combinado antes de la fecha de salida acordada, el consumidor tendrá derecho […] al reembolso en el más breve plazo de todas las cantidades pagadas con arreglo al contrato».

6. En virtud del artículo 5, apartado 1, de dicha Directiva, «los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que la responsabilidad respecto al consumidor por la buena ejecución de las obligaciones derivadas del contrato recaiga en el organizador y/o en el detallista que sean parte de dicho contrato, con independencia de que dichas obligaciones las deban ejecutar él mismo u otros prestadores de servicios, y ello sin perjuicio del derecho del organizador y/o del detallista a actuar contra esos otros prestadores de servicios».

7. El artículo 7 de esta misma Directiva establece que «el organizador y/o el detallista que sean parte en el contrato facilitarán pruebas suficientes de que, en caso de insolvencia o de quiebra, quedarán garantizados el reembolso de los fondos depositados y la repatriación del consumidor».

8. La Directiva 90/314 fue derogada, el 1 de julio de 2018, por la Directiva (UE) 2015/2302,[4] de conformidad con el artículo 29 de esta. No obstante, la primera es aplicable al caso de autos, habida cuenta de la fecha de los hechos del litigio principal.

B. Reglamento n.º 261/2004

9. Con arreglo a los considerandos 1, 2 y 16 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.

[…]

4 Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados, por la que se modifican el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE del Consejo (DO 2015, L 326, p. 1).

(16) No se debe aplicar el presente Reglamento cuando un viaje combinado se cancele y el motivo no sea la cancelación del vuelo.»

10. El artículo 1 de este Reglamento, titulado «Objeto», dispone, en su apartado 1, letra b), que dicho instrumento «establece, bajo las condiciones en él detalladas, los derechos mínimos que asistirán a los pasajeros [en particular] en caso de cancelación de su vuelo».

11. El artículo 3 de dicho Reglamento, titulado «Ámbito de aplicación», establece, en su apartado 6, que este instrumento «se entenderá sin perjuicio de los derechos que asisten a los pasajeros en virtud de la Directiva 90/314» y que «no se aplicará cuando un viaje combinado se cancele por motivos que no sean la cancelación del vuelo».

12. El artículo 5 de este mismo Reglamento, titulado «Cancelación de vuelos», enuncia en su apartado 1, letra a), que, «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».

13. Los apartados 1 y 2 del artículo 8 del Reglamento n.º 261/2004, titulado «Derecho al reembolso o a un transporte alternativo», tienen el siguiente tenor:

«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 […] lo más rápidamente posible, o

c) la conducción hasta el destino final […] en una fecha posterior […] en función de los asientos disponibles.

2. Lo dispuesto en la letra a) del apartado 1 se aplicará también a los pasajeros cuyos vuelos formen parte de un viaje combinado, excepto por lo que respecta al derecho a reembolso, cuando ese derecho se derive de la Directiva 90/314.»

14. En virtud del artículo 13 de este Reglamento, titulado «Derecho de reparación», «cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo abone una compensación o dé cumplimiento a las demás obligaciones que le impone el presente Reglamento, no podrá interpretarse que las disposiciones de este último limitan su derecho a reclamar una compensación a cualquier otra persona, incluidos terceros, de conformidad con la legislación aplicable. En especial, este Reglamento no limita en ningún modo el derecho del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo de tratar de lograr que un operador turístico u otra persona con quien el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo tiene un contrato le reembolse. Asimismo, ninguna disposición del presente Reglamento podrá interpretarse como una restricción al derecho del operador turístico o de un tercero, no pasajero, con quien el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo tenga un contrato, de solicitar de este último el reembolso o una compensación con arreglo a la legislación aplicable en la materia.»

III. Litigio principal, cuestiones prejudiciales y procedimiento ante el Tribunal de Justicia

15. Aegean Airlines SA, compañía aérea con domicilio social en Grecia, celebró un contrato de chárter con G.S. Charter Aviation Services Ltd (en lo sucesivo, «G.S. Charter»), sociedad con domicilio social en Chipre, por el que se comprometía a poner a disposición de esta última un determinado número de plazas mediante el pago de un precio de chárter. A continuación, G.S. Charter revendió las plazas, en particular, a Hellas Travel BV (en lo sucesivo, «Hellas»), organizador de viajes con domicilio social en los Países Bajos.

16. G.S. Charter y Hellas celebraron un acuerdo en virtud del cual, entre el 1 de mayo y el 24 de septiembre de 2015, todos los viernes debía operarse un vuelo de ida y vuelta entre Corfú (Grecia) y Eelde (Países Bajos), se había de pagar una fianza a Aegean Airlines y todos los lunes debía disponerse el pago del vuelo de vuelta previsto el siguiente viernes.

17. El 19 de marzo de 2015, HQ, IP —representado legalmente por HQ— y JO (en lo sucesivo, «HQ y otros») reservaron a través de Hellas determinados vuelos de ida y vuelta entre Eelde y Corfú. Estos vuelos formaban parte de un viaje combinado, en el sentido de la Directiva 90/314, cuyo precio se pagó a Hellas.

18. HQ y otros recibieron unos billetes electrónicos en los que aparecía el logo de Aegean Airlines para dichos vuelos, programados para el 17 y 24 de julio de 2015, así como ciertos documentos en los que se mencionaba a Hellas como fletador.

19. El 13 de julio de 2015, Hellas dirigió a HQ y otros un escrito en el que les informaba de la cancelación de dichos vuelos, así como de todos los vuelos con origen y destino en Corfú, debido a la reducción del número de reservas y a las cancelaciones derivadas de las «incertidumbres sobre la situación de Grecia» en ese momento. Además, señalaba que las intensas negociaciones mantenidas con Aegean Airlines no habían permitido alcanzar una solución para los pasajeros/clientes de Hellas.

20. Mediante escrito en el que no consta la fecha, Hellas precisó a HQ y otros que, como ya no estaba en condiciones de ofrecer el precio pactado con Aegean Airlines, esta última había decidido dejar de garantizar los vuelos a partir del 17 de julio de 2015.

21. El 3 de agosto de 2016, Hellas fue declarada en quiebra. No reembolsó a HQ y otros el precio de sus billetes de avión.

22. Estos últimos ejercitaron una acción ante un órgano jurisdiccional neerlandés con el objetivo de que Aegen Airlines fuese condenada a pagarles una compensación por la cancelación del vuelo de 17 de julio de 2015 y a reembolsarles los billetes correspondientes, en virtud respectivamente, por un lado, del artículo 5, apartado 1, letra c), y del artículo 7, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004 y, por otro lado, de su artículo 8, apartado 1, letra a).

23. Aegean Airlines se opuso a estas pretensiones dado que, en su opinión, el Reglamento n.º 261/2004 no es aplicable en tales circunstancias, en particular atendiendo a su artículo 3, apartado 6.

24. No obstante, mediante resolución interlocutoria de 14 de noviembre de 2017, el órgano jurisdiccional que conocía de dicha cuestión desestimó este motivo de defensa, dado que la aplicabilidad del Reglamento n.º 261/2004 a favor de los pasajeros que han contratado un viaje combinado únicamente se excluye, con arreglo a la citada disposición, si la cancelación es independiente de la voluntad del transportista aéreo de garantizar o no los vuelos que forman parte

de dicho viaje, lo que no sucedía en dicho asunto. [5]

25. Por tanto, con arreglo al citado Reglamento, dicho órgano jurisdiccional concedió a HQ y otros la compensación a tanto alzado que solicitaban debido a la cancelación del vuelo en cuestión. [6] En cambio, no se pronunció sobre la pretensión relativa al reembolso de los billetes de avión.

26. A este respecto, Aegean Airlines alegó en su defensa que, aun en el supuesto de que el Reglamento n.º 261/2004 fuera aplicable al presente asunto, no es menos cierto que se trataba de un viaje combinado, de modo que, en virtud del artículo 8, apartado 2, de este Reglamento, no estaría obligada a reembolsar a HQ y otros el importe que estos habían abonado a Hellas, organizador de dicho viaje, por la compra de sus billetes de avión.

27. En este contexto, mediante resolución de 21 de febrero de 2018, recibida en el Tribunal de Justicia el 1 de marzo de 2018, el rechtbank Noord-Nederland (Tribunal de Primera Instancia de los Países Bajos Septentrionales) decidió suspender el procedimiento y plantear las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Debe interpretarse el artículo 8, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004 en el sentido de que un pasajero que, en virtud de la Directiva 90/[314] relativa a los viajes combinados (transpuesta en el Derecho nacional), tiene derecho a reclamar a su organizador de viajes el reembolso del coste de su billete, ya no podrá reclamar la devolución al transportista aéreo?

2) En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión, ¿podrá un pasajero reclamar, pese a todo, el reembolso del coste de su billete al transportista aéreo si cabe suponer que su organizador de viajes, en caso de que sea declarado responsable, no estará en condiciones económicas de reembolsar efectivamente el coste del billete y el organizador de viajes tampoco ha adoptado ninguna medida para garantizar el reembolso?»

28. Han presentado observaciones escritas ante el Tribunal de Justicia HQ y otros, Aegean Airlines, los Gobiernos checo y alemán y la Comisión Europea. Durante la vista celebrada el 16 de enero de 2019, fueron oídas las partes del procedimiento principal, el Gobierno alemán y la Comisión.

5 A este respecto, dicho órgano jurisdiccional consideró, por un lado, que el vuelo había sido cancelado por iniciativa de Aegean, la cual únicamente estaba manifiestamente dispuesta a garantizar el vuelo previo pago por parte de Hellas del precio establecido y, por otro lado, que no se había alegado ni demostrado que Hellas hubiera anunciado la cancelación del viaje combinado por ningún motivo distinto de la decisión de Aegean Airlines. Es preciso observar que, dado que esta es una apreciación de carácter fáctico, ha de partirse de la premisa en la que se basa el órgano jurisdiccional remitente según la cual el Reglamento n.º 261/2004 es, en efecto, aplicable al litigio principal.

6 Es preciso indicar que de la aplicación combinada de los citados artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, letra b), se deduce que, en caso de cancelación de un vuelo, los pasajeros afectados, a menos que no estuvieran informados de ello en las condiciones previstas en dicha letra c), deben recibir del transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo una compensación a tanto alzado cuyo importe se fija en 400 euros para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1 500 kilómetros.

IV. Análisis

A. Sobre el objeto de las cuestiones prejudiciales

29. Mediante sus dos cuestiones prejudiciales, que, en mi opinión, conviene examinar conjuntamente debido a la estrecha conexión que presentan,[7] el órgano jurisdiccional remitente se pregunta, en esencia, por el modo en que deben articularse el Reglamento n.º 261/2004, que establece una serie de derechos mínimos que asisten a los pasajeros, en particular, en caso de cancelación de su vuelo,[8] y la Directiva 90/314, que aproxima las disposiciones de los Estados miembros aplicables a los consumidores que han adquirido un viaje combinado.[9]

30. Más concretamente, dicho órgano jurisdiccional solicita al Tribunal de Justicia, por primera vez, que interprete el artículo 8, apartado 2, del citado Reglamento, que dispone que *la norma* prevista en el apartado 1, letra a), de dicha disposición —según la cual un pasajero cuyo vuelo ha sido cancelado debe poder obtener del transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo[10] tanto el reembolso de su billete de avión[11] como, en su caso, un vuelo que lo transporte a su primer punto de partida— «*se aplicará también a los pasajeros* cuyos vuelos formen parte de un *viaje combinado, excepto* por lo que respecta al *derecho a reembolso*, [12] *cuando* ese derecho *se derive de la Directiva 90/314*» (el subrayado es mío).

31. Se insta al Tribunal de Justicia a determinar, principalmente, si esta disposición significa que el pasajero que ha reservado un vuelo que forma parte de un viaje combinado cancelado y que, por tanto, tiene derecho a solicitar al organizador de su viaje[13] el reembolso íntegro, con arreglo a la Directiva 90/314[14] tal como ha sido transpuesta en el Derecho nacional,[15] no tiene por ello la posibilidad de solicitar el reembolso de su billete de avión al transportista aéreo, de conformidad con el Reglamento n.º 261/2004.

32. Si se acoge esta interpretación, el Tribunal de Justicia deberá precisar asimismo, en respuesta a la segunda cuestión prejudicial planteada, en qué medida esto no sería pertinente, no obstante, en circunstancias como las del litigio principal, esto es, en el supuesto específico en el que el organizador en cuestión no disponga en la práctica de capacidad financiera[16] para efectuar el reembolso del billete[17] y no haya adoptado medida alguna para garantizar dicho reembolso.

7 El Gobierno checo y la Comisión, en sus observaciones escritas, y Aegean Airlines, en su informe oral, también propusieron responder a ambas cuestiones de manera conjunta.

8 Ha de señalarse que las citadas cuestiones prejudiciales versan únicamente sobre las pretensiones relativas al *reembolso* de los billetes de avión, dado que, en el marco del litigio principal, ya se estimaron las pretensiones de *indemnización a tanto alzado* basadas en el artículo 5, apartado 1, letra c), y en el artículo 7, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004, disposiciones estas que el órgano jurisdiccional que conoce del asunto declaró en efecto aplicables al caso de autos (véanse los puntos 22 a 25 de las presentes conclusiones).

9 Objetos respectivos que resultan, en particular, del artículo 1 de ambos instrumentos.

10 Concepto de «transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo» en el sentido del artículo 2, letra b), de dicho Reglamento. Véase asimismo la sentencia de 4 de julio de 2018, Wirth y otros (C-532/17, EU:C:2018:527), apartados 17 y ss.

11 Reembolso que debe efectuarse en las condiciones previstas en dicha letra a) y en el artículo 7, apartado 3, de este mismo Reglamento.

12 A la luz de estos últimos términos, es evidente, en mi opinión, que, a diferencia del «derecho a reembolso» del billete (único objeto de controversia en el presente asunto), el derecho a «un vuelo de vuelta a [su] primer punto de partida» previsto, de manera complementaria, en el segundo guion de este artículo 8, apartado 1, letra a), no se ve afectado por la excepción establecida al final del apartado 2 de este mismo artículo. Sucede lo mismo con los derechos de «conducción hasta el destino final» reconocidos, de manera alternativa, en las letras b) y c) de dicho apartado 1.

13 Conceptos de «viaje combinado» y de «organizador» en el sentido del artículo 2, puntos 1 y 2, de la Directiva 90/314, al que se remite el artículo 2, letras d) y e), del Reglamento n.º 261/2004.

14 A tenor del artículo 4, apartado 6, letra b), de dicha Directiva.

15 La Directiva 90/314 fue incorporada al Derecho neerlandés mediante el título 7A, titulado «Contratos de viaje», del libro 7 del Burgerlijk Wetboek (Código Civil). El artículo 7:504, apartado 3, de este Código permite a los pasajeros, en caso de resolución del contrato de viaje por el organizador de viajes, solicitar a este último, en particular, el reembolso del precio de los billetes de avión.

16 Más concretamente, en el caso de autos, debido a la quiebra de dicho organizador.

17 Aun en el caso de que dicho organizador «sea declarado responsable», atendiendo a la premisa de la que parte el órgano jurisdiccional remitente en su segunda cuestión prejudicial.

33. A la vista de las observaciones formuladas en el presente asunto, existen dos tesis opuestas a este respecto. Según la primera, que defienden HQ y otros y la Comisión, un pasajero que ha adquirido un vuelo que forma parte de un viaje combinado que ha sido cancelado tiene la facultad de reclamar el reembolso de su billete de avión al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, sobre la base del Reglamento n.º 261/2004, cuando no haya podido realmente obtener dicho reembolso dirigiéndose al organizador de su viaje con arreglo al Derecho nacional por el que se transpone la Directiva 90/314.

34. En cambio, según la segunda tesis, invocada por Aegean Airlines y por los Gobiernos checo y alemán, dicho pasajero no dispone de tal facultad dado que es titular, frente al organizador de su viaje, de un derecho a reembolso derivado de la Directiva 90/314, incluso cuando el ejercicio de dicho derecho no tiene consecuencias concretas debido a la incapacidad financiera del organizador. Soy partidario de esta segunda tesis, por los motivos que expondré a continuación.

B. Sobre la interpretación propuesta del artículo 8, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004

35. La interpretación del artículo 8, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004 que propongo realizar, que conduciría a dar una respuesta afirmativa a la primera cuestión prejudicial planteada y una respuesta negativa a la segunda cuestión prejudicial planteada, se ajusta, en mi opinión, a los criterios de apreciación generalmente aplicados por el Tribunal de Justicia [18] y que se pondrán en práctica en las presentes conclusiones.

1. Sobre el tenor de las disposiciones controvertidas

36. En mi opinión, del tenor del citado apartado 2 se desprende que la *mera existencia* de un «derecho a reembolso [que se deriva] de la Directiva 90/314» *basta* por sí sola para que el pasajero que haya contratado un viaje combinado que haya sido cancelado debido a la cancelación de un vuelo [19] no tenga la facultad de reclamar el reembolso de su billete de avión al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo con arreglo a dicho Reglamento.

37. En efecto, a la luz de las distintas versiones lingüísticas del Reglamento n.º 261/2004 además de la versión francesa, [20] resulta, a mi parecer, bastante claro que la expresión antes mencionada debe entenderse en el sentido de que basta con que el interesado sea titular del derecho en cuestión en virtud de la Directiva 90/314, tal como fue integrada en el ordenamiento jurídico de los Estados miembros, y que no es determinante saber si el ejercicio de este derecho conduce en concreto a la obtención del reembolso deseado. [21] A mi modo de ver, si el legislador de la Unión hubiera tenido la intención de dar un sentido distinto a este apartado 2, habría sido sin duda más explícito, y habría precisado que el Reglamento n.º 261/2004 debe producir efectos cuando el derecho a reembolso al

18 Según reiterada jurisprudencia, una disposición del Derecho de la Unión debe ser objeto en toda la Unión de una interpretación autónoma y uniforme que tenga en cuenta el *tenor* de dicha disposición, su *contexto*, los *objetivos* perseguidos por la normativa de la que forma parte y la *génesis* de esta (véanse, en particular, las sentencias de 15 de noviembre de 2018, Verbraucherzentrale Baden-Württemberg, C-330/17, EU:C:2018:916, apartado 23, y de 17 de enero de 2019, Brisch, C-102/18, EU:C:2019:34, apartado 22).

19 Habida cuenta de que, como indican tanto el considerando 16 como el artículo 3, apartado 6, del Reglamento n.º 261/2004, este no es aplicable cuando el viaje combinado se cancele «y el motivo no sea la cancelación del vuelo».

20 En particular, las versiones en lengua española («cuando ese derecho se derive de la Directiva 90/314»), danesa («medmindre retten til refusion følger af direktiv 90/314»), alemana («sofern dieser [Anspruch auf Erstattung] sich aus der Richtlinie 90/314 ergibt»), inglesa («where such right arises under Directive 90/314»), italiana («ad esclusione del diritto al rimborso qualora tale diritto sussista a norma della direttiva 90/314»), neerlandesa («indien dit recht bestaat krachtens Richtlijn 90/314»), portuguesa («salvo quanto ao direito a reembolso quando este se constitua ao abrigo da Directiva 90/314») y sueca («om denna rättighet regleras i direktiv 90/314»).

21 Aegean Airlines y el Gobierno alemán también consideran que el tenor del artículo 8, apartado 2, de este Reglamento deja poco margen para efectuar una interpretación diferente. Según la Comisión, «una interpretación literal del tenor de [dicho] apartado 2 implicaría que la mera existencia del derecho a reembolso del billete en virtud de la Directiva 90/314 basta para anular el derecho a reembolso del billete con arreglo al Reglamento n.º 261/2004», si bien un enfoque teleológico conduce, sin embargo, a la conclusión opuesta.

que se refieren las disposiciones de la Directiva 90/314 no se ha materializado en la práctica. Pues bien, lejos de exigir que dicho *reembolso no pueda obtenerse* con arreglo a esta Directiva, dicho legislador se limitó, en cambio, a mencionar la existencia de un *derecho a reembolso que se deriva* eventualmente de la citada Directiva, cuando concurren todas las condiciones previstas en ella.

38. Por otra parte, ningún elemento del texto del artículo 8, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004, ni tampoco del resto de disposiciones de este último instrumento,[22] indica que sus autores pretendiesen establecer una reserva respecto de circunstancias similares a las mencionadas en la segunda cuestión prejudicial,[23] de modo que pueda exigirse el reembolso del billete al transportista aéreo en caso de que el organizador del viaje combinado no tenga capacidad financiera para asumir dicho reembolso con arreglo a la Directiva 90/314 y no haya adoptado medidas para garantizarlo.[24] Pues bien, el Tribunal de Justicia no puede, so pena de realizar una interpretación demasiado extensiva, o incluso *contra legem*, añadir a una disposición del Derecho de la Unión criterios jurídicos que no fueron previstos por el legislador de la Unión y que este ni siquiera tomó en consideración.[25]

39. Como expusieron Aegean Airlines y el Gobierno alemán en sus informes orales, si bien es cierto que el Tribunal de Justicia ya ha optado por una interpretación de otras disposiciones del Reglamento n.º 261/2004 más extensa de lo que su sentido literal sugería a simple vista,[26] la interpretación extensiva que proponen HQ y otros y la Comisión en el presente asunto sería contraria al tenor del artículo 8, apartado 2, de dicho Reglamento, que, desde mi punto de vista, es suficientemente claro. Además, tal interpretación tampoco produciría el efecto, posiblemente meritorio, de colmar una eventual laguna de dicho Reglamento, en relación con la Directiva 90/314, a la vista de las consideraciones siguientes.

2. Sobre la génesis de las disposiciones controvertidas

40. La interpretación que propongo al Tribunal de Justicia está, en mi opinión, respaldada por consideraciones extraídas de la génesis del Reglamento n.º 261/2004.

41. Antes de nada, ha de recordarse que este último sustituyó al *Reglamento (CEE) n.º 295/91*,[27] relativo únicamente a la denegación del embarque, que ya contenía disposiciones que configuraban la articulación con la Directiva 90/314 —adoptada poco antes que este instrumento—, según las cuales, en caso de denegación del embarque, el organizador del viaje combinado debía compensar a sus clientes por la falta de ejecución de su contrato, en virtud de dicha Directiva, si bien era el transportista aéreo quien debía abonarle eventualmente una compensación.[28]

22 Teniendo en cuenta que ninguna disposición de dicho Reglamento menciona la eventual incapacidad financiera de los interlocutores del pasajero, a saber, el transportista aéreo y el organizador de viajes. Sobre el contexto en el que se enmarca el artículo 8, apartado 2, véanse los puntos 48 y ss. de las presentes conclusiones.

23 Ha de observarse que tanto HQ y otros como la Comisión alegan respectivamente, a mi juicio de manera errónea, que el pasajero no debería quedarse «con las manos vacías» en un caso como el de autos en el que (ciertamente) no se le puede hacer ningún reproche, y que «en circunstancias excepcionales como las que son objeto del presente asunto, no puede cuestionarse que el pasajero, en definitiva, no recibe nada».

24 En cambio, es preciso señalar que los autores de la Directiva 90/314 contemplaron expresamente el supuesto en el que el organizador está en quiebra (a este respecto, véase el punto 55 de las presentes conclusiones).

25 A este respecto, véase el punto 47 de las presentes conclusiones.

26 En particular, en la sentencia de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros (C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716), apartados 40 a 69, cuyo contenido ha sido cuestionado por varios autores. Sobre esta sentencia y la jurisprudencia que la sucedió, véanse, entre otros, Cachard, O.: *Le transport international aérien des passagers*, Académie de droit international de La Haye, Adi-Poche, La Haya, 2015, apartados 283 y ss., y Malenovský, J.: «Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU», *Air Passenger Rights — Ten Years On*, bajo la dirección de Bobek, M. y Prassl, J., Hart Publishing, Oxford, 2016, pp. 27 y ss.

27 Reglamento 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).

28 El artículo 5 del Reglamento n.º 295/91 disponía en su apartado 1 que, «en caso de denegación de embarque en un vuelo comercializado como parte de un viaje combinado, el transportista aéreo estará obligado a compensar al operador turístico [que organizó el viaje y] que lo contrató con el pasajero y que es responsable ante él mismo de la correcta ejecución del contrato de dicho viaje combinado, en virtud de la Directiva 90/314», y, en su apartado 2, que, «sin perjuicio de los derechos y obligaciones que se derivan de [dicha Directiva], el operador estará obligado a repercutir en el pasajero las cantidades percibidas con arreglo al apartado 1».

42. A continuación, es preciso subrayar que la evolución que siguieron los *trabajos preparatorios del Reglamento n.º 261/2004* es, a mi juicio, reveladora de la intención del legislador en cuanto al tenor del artículo 8, apartado 2, de este instrumento.

43. En efecto, como señala Aegean Airlines, la primera propuesta de Reglamento presentada por la Comisión preveía la total aplicación de este último a los pasajeros cuyo vuelo formaba parte de un viaje combinado.[29] El Parlamento Europeo se opuso a la inclusión de estos pasajeros en el ámbito de aplicación del futuro reglamento, dado que ya se les confería una protección adecuada en virtud de la Directiva 90/314, que considera a los organizadores de viajes responsables de la buena ejecución del viaje combinado,[30] incluido el transporte aéreo.[31] No obstante, en su propuesta modificada, la Comisión mantuvo su posición inicial según la cual la protección ofrecida por dicha Directiva no era equivalente, en la medida en que no otorgaba a los pasajeros derechos considerados «automáticos».[32] El Consejo de la Unión Europea optó por una solución intermedia entre estas propuestas de la Comisión y el Parlamento,[33] que aceptaron tal compromiso, puesto que, en su opinión, permitía alcanzar los objetivos previstos por sus propuestas respectivas.[34]

44. En mi opinión, de estas consideraciones se desprende que los autores de la última versión del Reglamento n.º 261/2004 no pretendían excluir totalmente de su ámbito de aplicación a los pasajeros que realizan un viaje combinado, sino mantener respecto de ellos los efectos del sistema suficientemente protector previamente instaurado por la Directiva 90/314. En este sentido, comparto el punto de vista de Aegean Airlines, según el cual las objeciones formuladas en la propuesta modificada de la Comisión[35] no estaban fundadas. En efecto, esta Directiva, al igual que el Reglamento n.º 261/2004, reconoce determinados derechos respecto de los cuales no es necesario acudir a la justicia para exigir su observancia, a menos que el deudor se resista a cumplirlos.

45. Más concretamente, en cuanto atañe a la cancelación de un viaje combinado debido a la cancelación de un vuelo y al derecho al reembolso del billete de avión que puede derivarse de ella, el texto final es acorde, a mi juicio, con el sentido propuesto por el Parlamento, pues el legislador consideró que los intereses de los pasajeros que han adquirido tal viaje estaban suficientemente protegidos por la Directiva 90/314, habida cuenta de que los mecanismos de protección previstos por esta última supuestamente funcionaban de manera correcta en los Estados miembros.[36] Por tanto, en mi opinión, del artículo 8, apartado 2, del citado Reglamento se desprende que el apartado 1, letra a), de dicho artículo es aplicable a tales pasajeros en la medida en que les permite obtener, por un lado, un vuelo que les transporte, en su caso, al primer punto de partida y, por otro lado, el reembolso de su billete de avión, siempre y cuando el derecho de reembolso no resulte ya de la Directiva 90/314, es decir, solo en los supuestos en los que no se cumplan las condiciones previstas en ella para que nazca este derecho.

29 Véase la propuesta de 21 de diciembre de 2001, COM(2001) 784 final, apartado 19 de la exposición de motivos, considerandos 10 y 11 (según el cual «los operadores turísticos son generalmente responsables de las decisiones comerciales sobre los viajes, […] combinados y, por tanto, también han de encargarse de compensar […] a los pasajeros de vuelos que formen parte de viajes […] combinados en caso de […] anulación»), y artículo 3, apartado 1.

30 Conviene precisar que, en virtud del artículo 5, apartado 1, de la Directiva 90/314, los organizadores pueden sin embargo adoptar medidas legales contra los otros prestatarios del servicio encargados de la ejecución del contrato. Véanse asimismo el considerando 36 *in fine* y el artículo 22 de la Directiva 2015/2302.

31 Véanse, en especial, las enmiendas 2, 3 y 15, y las justificaciones de estas que se incluyen en el Informe de 12 de septiembre de 2002 sobre la citada propuesta (A5-0298/2002) adoptadas por el Parlamento el 24 de octubre de 2002 (posición en primera lectura, DO 2003, C 300, p. 557).

32 Propuesta de 4 de diciembre de 2002, COM(2002) 717 final, exposición de motivos, punto 2, según el cual «el Reglamento propuesto otorga a los pasajeros derechos bien definidos, "automáticos", que pueden hacer valer de forma inmediata sin tener que recurrir a los tribunales. Nada justifica que se proteja en grados distintos a clientes que se enfrentan al mismo problema».

33 Véanse la posición común aprobada el 18 de marzo de 2003 y la exposición de motivos (DO 2003, C 125 E, p. 63).

34 Véanse la Comunicación de la Comisión de 25 de marzo de 2003, SEC(2003) 361 final, pp. 3, 6 y 7, y la Posición del Parlamento Europeo adoptada en segunda lectura el 3 de julio de 2003 (DO 2004, C 74 E, p. 807), que no refleja la exclusión de los pasajeros que realizan un viaje combinado, la cual había sido nuevamente recomendada por su ponente el 13 de junio de 2003 (Informe A5-0221/2003, enmiendas 1 y 9).

35 Véase la nota 32 de las presentes conclusiones.

36 Sobre el derecho al reembolso de los viajes combinados y el correspondiente sistema de garantías instaurados por esta Directiva, véanse los puntos 54 y ss. de las presentes conclusiones.

46. Además, considero que el enfoque propuesto no es contrario al principio de igualdad de trato, [37] al que el Tribunal de Justicia en efecto se ha referido en resoluciones relativas a la interpretación de otras disposiciones del Reglamento n.º 261/2004, [38] habida cuenta de las opciones ejercitadas legítimamente por el legislador de la Unión en cuanto a la articulación de este Reglamento y la Directiva 90/314. Dicho legislador decidió que las personas que han adquirido un viaje combinado debían en principio estar comprendidas en el ámbito de aplicación del citado Reglamento, si bien de conformidad con determinadas condiciones específicas. [39] Además, en el caso de autos, no concurren, a mi juicio, los requisitos de aplicación del principio de igualdad de trato, dado que los pasajeros que habían adquirido un vuelo que formaba parte de un viaje combinado no se encuentran objetivamente en una situación comparable a la de los pasajeros que habían adquirido dicho vuelo al margen de un viaje combinado, el cual, por definición, combina varias prestaciones de servicios.

47. Por último, ha de observarse que, durante dichos trabajos preparatorios, no se previó en modo alguno establecer una reserva, en el Reglamento examinado, relativa a los supuestos —a los que se refiere la segunda cuestión prejudicial— en los que el organizador de viajes no dispone de capacidad financiera para abonar un reembolso a su cliente y no ha adoptado medidas de garantía con este objetivo.

3. Sobre el contexto de las disposiciones controvertidas

48. El artículo 8, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004 se inscribe en un contexto particular, tanto en este Reglamento como respecto de las normas en las que este se enmarca, que corrobora la interpretación que propongo.

49. *En primer lugar*, la Comisión alega que dicho artículo 8, apartado 2, establece una excepción al principio según el cual el transportista aéreo está obligado a compensar a los pasajeros y a prestarles asistencia en las condiciones que establece *el Reglamento n.º 261/2004*, por lo que debe ser objeto de interpretación estricta, como ha declarado el Tribunal de Justicia en relación con otras disposiciones de este instrumento. [40]

50. Ahora bien, ha de señalarse que el propio legislador de la Unión redactó esta disposición de un modo tal que su alcance ya quedó estrictamente definido, puesto que la excepción que contempla se limita al derecho a reembolso previsto en el apartado 1, letra a), primer guion, de este mismo artículo. [41] Además, dicho artículo 8, apartado 2, tiene un objeto muy particular que lo diferencia, en mi opinión, de otras disposiciones del Reglamento n.º 261/2004 que ya han sido interpretadas por el Tribunal de Justicia, pues pretende garantizar una articulación adecuada de dicho instrumento con la Directiva 90/314 y, más concretamente, hacer responsables de dicho reembolso bien al transportista aéreo, bien al organizador de viajes, dependiendo del caso. Por último, la interpretación estricta de una disposición no permite inferir de estas condiciones que no se mencionan en ella.

37 Principio enunciado implícitamente en la propuesta modificada de la Comisión mencionada *supra* (nota 32) e invocado expresamente por HQ y otros tanto ante el órgano jurisdiccional remitente como ante el Tribunal de Justicia, según el cual las situaciones comparables no deben recibir un trato diferente y no deben tratarse de manera idéntica situaciones distintas, a no ser que este trato esté objetivamente justificado.

38 Véanse las sentencias de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros (C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716), apartados 58 y ss.; de 23 de octubre de 2012, Nelson y otros (C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657), apartados 33 y ss., y de 7 de septiembre de 2017, Bossen y otros (C-559/16, EU:C:2017:644), apartados 19 y ss., y el auto de 5 de octubre de 2016, Wunderlich (C-32/16, EU:C:2016:753), apartados 21 y ss.

39 A este respecto, véase el punto 52 de las presentes conclusiones.

40 Véanse la sentencia de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), apartado 20, citada por la Comisión, así como el auto de 14 de noviembre de 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), apartado 17, y la sentencia de 17 de septiembre de 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618), apartados 35 y 45, relativos a la interpretación del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004.

41 Véase asimismo la nota 12 de las presentes conclusiones.

51. Por tanto, considero que no cabe deducir directamente del carácter excepcional de este apartado 2 que el transportista aéreo deba compensar al pasajero que haya adquirido un viaje combinado en caso de que el organizador de dicho viaje no lo haya hecho en virtud de la Directiva 90/314. Más bien al contrario, si el legislador hubiese tenido la voluntad de imponer tal obligación de garantía al transportista aéreo, además de las obligaciones ya atribuidas al organizador del viaje con arreglo a esta Directiva, sin duda lo habría indicado de forma expresa en dicho Reglamento.

52. Este punto de vista está respaldado, en mi opinión, por el tenor de la otra disposición del Reglamento n.º 261/2004 relativa a la combinación entre este instrumento y la Directiva 90/314, a saber, el artículo 3, apartado 6, de dicho Reglamento.[42] En efecto, este apartado dispone, por un lado, que el Reglamento n.º 261/2004 se entenderá sin perjuicio de los derechos que, en virtud de la Directiva 90/314, asisten a los pasajeros que han adquirido un viaje combinado y, por otro lado, que no debe aplicarse cuando el viaje en cuestión se cancele por motivos que no sean la cancelación del vuelo.[43] Considero que el legislador de la Unión quiso reconocer cierta prioridad a la Directiva 90/314, aun cuando el Reglamento n.º 261/2004 es aplicable paralelamente a dichos pasajeros, dentro de los límites así definidos.

53. *En segundo lugar*, considero que, habida cuenta de su objetivo particular antes mencionado, el artículo 8, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse, en el plano contextual, en el sentido de que no hay que limitarse al examen del resto de las disposiciones de este Reglamento, sino tener en cuenta también el tenor del otro instrumento al que se refiere esta disposición, es decir, tomando debidamente en consideración *el contenido de la Directiva 90/314*.

54. Pues bien, esta Directiva prevé, en su artículo 4, apartado 6, letra b), un régimen propio en cuyo marco, cuando el organizador de un viaje combinado lo cancela por cualquier motivo antes de la fecha de salida acordada, el consumidor que adquirió el viaje en cuestión tiene derecho al «reembolso en el más breve plazo de todas las cantidades pagadas con arreglo al contrato» celebrado con dicho profesional.[44] Dicho reembolso se extiende, en particular, al precio de los billetes de avión.

55. Además, y sobre todo, la Directiva 90/314 ya contiene, en su artículo 7, determinados requisitos particulares destinados a asegurar que el reembolso previsto por dicha Directiva quede garantizado aun en el supuesto de que el organizador de viajes sea insolvente o se declare en quiebra.[45] En caso de que este incumpla las obligaciones que le incumben en virtud de dicho artículo 7, nada justifica que las garantías así previstas se trasladen en la práctica al transportista aéreo, imponiendo a este último el reembolso de sus billetes de avión a los clientes del organizador en cuestión. Ha de observarse que, si se aplica correctamente en los Estados miembros, el sistema de garantía previsto en este contexto confiere especial protección a los viajeros.[46] Estas disposiciones tienen carácter vinculante, aun cuando no conlleven la imposición de sanciones, y deben ser observadas, a mi juicio,

42 Es preciso observar que HQ y otros invocan, además, el artículo 13 del Reglamento n.º 261/2004, según el cual, cuando un transportista aéreo abone una compensación (como una compensación a tanto alzado en virtud de su artículo 7) o dé cumplimiento a las demás obligaciones que le impone dicho Reglamento, puede a continuación reclamar una compensación, en particular, al organizador de viajes con quien ha celebrado un contrato. Ahora bien, a mi juicio, esta disposición no afecta a la articulación de dicho Reglamento con la Directiva 90/314.

43 Ha de recordarse que esta segunda norma se menciona asimismo en el considerando 16 de dicho Reglamento.

44 A menos que la cancelación sea imputable al consumidor.

45 El vigesimoprimer considerando y el artículo 7 de la Directiva disponen que el organizador de viajes debe facilitar pruebas suficientes de que, en caso de insolvencia o de quiebra, quedará garantizado el reembolso de los fondos depositados. Asimismo, el artículo 7:512, apartado 1, del Código Civil neerlandés exige a todos los organizadores de viajes adoptar con anterioridad las medidas que sean necesarias para garantizar que, cuando no puedan atender sus obligaciones frente a un viajero por insolvencia, bien se vele por que un tercero se haga cargo de sus obligaciones, bien se proceda a la devolución del importe del viaje.

46 Habida cuenta de que este sistema no tiene equivalente en otros ámbitos del Derecho de la Unión.

por el organizador de viajes, bajo la supervisión de las autoridades nacionales competentes.[47] Si se considera que las autoridades de un Estado miembro no han adoptado todas las medidas exigidas por esta Directiva para que el derecho a reembolso sea efectivo,[48] no puede excluirse la posibilidad de que dicho Estado incurra en responsabilidad.[49]

56. En este sentido, a la luz de la Directiva 90/314, considero que la cuestión de la eventual insolvencia o quiebra del organizador de viajes está comprendida únicamente en el ámbito de aplicación de dicha Directiva, y no en el del Reglamento n.º 261/2004, aspecto este que confirma, además, de forma expresa la nueva Directiva relativa a los viajes combinados.[50] Por tanto, las circunstancias que se mencionan en la segunda cuestión prejudicial no pueden justificar que, en el caso particular al que se refiere el órgano jurisdiccional remitente, el transportista aéreo esté obligado a reembolsar su billete de avión a un pasajero que ha adquirido un viaje combinado y que no ha obtenido tal reembolso del organizador de dicho viaje.

4. Sobre los objetivos de las disposiciones controvertidas

57. Pese a los motivos invocados en este sentido por HQ y otros y por la Comisión, considero que la interpretación propuesta en las presentes conclusiones no contradice la finalidad deseada por las disposiciones pertinentes, a juzgar tanto por los objetivos generales del Reglamento n.º 261/2004 como por los objetivos específicos de su artículo 8, apartado 2.

58. Es cierto que, como indica su exposición de motivos,[51] este Reglamento tiene el *objetivo general* de garantizar a los pasajeros comprendidos en su ámbito de aplicación un elevado nivel de protección, destinado a reducir las graves molestias ocasionadas a estas personas, en particular, con motivo de la cancelación de un vuelo. El Tribunal de Justicia ha tenido en cuenta esta finalidad en varias ocasiones, concretamente, para justificar una interpretación amplia de los derechos reconocidos a dichos pasajeros.[52]

59. Sin embargo, como el Tribunal de Justicia ha tenido ocasión de señalar, el Reglamento n.º 261/2004 persigue asimismo otro objetivo, que conviene tomar debidamente en consideración, a saber, el de garantizar un equilibrio entre los intereses de los pasajeros protegidos y los de los transportistas aéreos.[53] Pues bien, aun cuando el legislador de la Unión optó por atribuir al

47 Es preciso señalar que la situación a la que se enfrentan los consumidores en el caso de autos no se debe a una laguna del sistema instaurado por la Directiva 90/314, que habría que colmar por medio del Reglamento n.º 261/2004, sino al hecho de que el organizador de viajes incumplió sus obligaciones legales, cuya observancia deben garantizar los Estados miembros.

48 Ha de recordarse que el Tribunal de Justicia ha interpretado el artículo 7 de la Directiva 90/314 en el sentido de que se opone a una normativa nacional cuyas disposiciones no tengan como resultado garantizar efectivamente al consumidor el reembolso de todos los fondos que haya depositado en caso de insolvencia o quiebra del organizador de viajes (véanse, en particular, la sentencia de 15 de junio de 1999, Rechberger y otros, C-140/97, EU:C:1999:306, apartados 64 a 66 y 74 a 77, y el auto de 16 de enero de 2014, Baradics y otros, C-430/13, EU:C:2014:32, apartados 32 a 38).

49 Sobre las reclamaciones de responsabilidad patrimonial que los particulares pueden interponer contra un Estado miembro, véanse, en particular, las sentencias de 14 de marzo de 2013, Leth (C-420/11, EU:C:2013:166), apartados 41 y ss.; de 3 de septiembre de 2014, X (C-318/13, EU:C:2014:2133), apartados 42 y ss., y de 4 de octubre de 2018, Kantarev (C-571/16, EU:C:2018:807), apartados 92 y ss.

50 Véanse los considerandos 1 y 38 a 44, así como los artículos 17 y 18 de la Directiva 2015/2302, cuyo contenido aporta un enfoque interesante, pese a que dicha Directiva no es aplicable al caso de autos.

51 Véanse los considerandos 1 a 6 del Reglamento n.º 261/2004.

52 Véase, en particular, las sentencias de 4 de octubre de 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), apartados 23 y 34; de 4 de octubre de 2012, Rodríguez Cachafeiro y Martínez-Reboredo Varela-Villamor (C-321/11, EU:C:2012:609), apartados 25 y 33; de 23 de octubre de 2012, Nelson y otros (C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657), apartados 37, 38 y 74 y ss.; de 31 de enero de 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), apartados 47 y ss., y de 22 de junio de 2016, Mennens (C-255/15, EU:C:2016:472), apartados 26 y ss.

53 Véanse, en particular, las sentencias de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros (C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716), apartado 67; de 23 de octubre de 2012, Nelson y otros (C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657), apartado 39, y de 12 de septiembre de 2018, Harms (C-601/17, EU:C:2018:702), apartado 15.

transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo un papel primordial en cuanto a la compensación y la asistencia a la que los pasajeros tienen derecho,[54] especialmente en caso de cancelación de un vuelo, ello no implica que dicho transportista deba soportar por sí solo la carga económica derivada de ello, con independencia de las circunstancias particulares de cada caso.

60. En particular, en lo que respecta a la cancelación de un vuelo que forma parte de un viaje combinado, considero que la responsabilidad inherente a ella y los gastos derivados de tal cancelación deben ser compartidos entre el organizador del viaje y el transportista aéreo en función de sus obligaciones respectivas, tal como resulten no solo de las disposiciones aplicables, de la Directiva 90/314 o del Reglamento n.º 261/2004, sino también de los compromisos asumidos en los contratos celebrados, por un lado, entre el organizador del viaje y su cliente, y, por otro lado, entre dicho organizador y el transportista aéreo.[55]

61. En cualquier caso, no existe, en mi opinión, fundamento jurídico alguno, ni tan siquiera razones objetivas, para atribuir en la práctica al transportista aéreo la carga de la garantía en caso de quiebra de dicho organizador, exigiéndole efectuar un reembolso al pasajero que realiza un viaje combinado en unas circunstancias como las que son objeto del presente asunto, y ello con mayor razón habida cuenta de que, como ya se ha señalado, la Directiva 90/314 contiene disposiciones cuya observancia permite resolver precisamente este tipo de problemas.[56]

62. Por añadidura, la toma en consideración del objetivo de protección de los pasajeros previsto, con carácter general, por el Reglamento n.º 261/2004 no puede conducir al Tribunal de Justicia a optar por una interpretación de su artículo 8, apartado 2, que no sea conforme al tenor y al *objetivo específico* de dicha disposición.

63. A este último respecto, considero que el citado artículo 8, apartado 2, tiene la finalidad particular de disponer una articulación adecuada entre el Reglamento n.º 261/2004 y la Directiva 90/314 destinada a garantizar el ámbito de aplicación de ambos instrumentos de protección, al tiempo que impide que los consumidores afectados disfruten de prerrogativas que, debido a una posible acumulación de normas, podrían resultan excesivas.

54 De conformidad con los artículos 5 y 8 del Reglamento n.º 261/2004. En su Comunicación citada *supra* (nota 34), p. 3, la Comisión señaló que «esta solución es práctica, ya que la compañía aérea que efectúa el vuelo suele ser la más capacitada para garantizar que el viaje se realice con arreglo a lo programado y la que cuenta con personal o agentes en los aeropuertos para prestar asistencia a los [pasajeros]. La solución también es directa y simple, resultando fácilmente comprensible para los pasajeros».

55 Véase, por analogía, la sentencia de 11 de mayo de 2017, Krijgsman (C-302/16, EU:C:2017:359), apartados 25 y ss., en la que se declara que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo está obligado a compensar al pasajero que adquirió un vuelo por medio de una agencia de viajes, aun cuando el transportista informara con tiempo suficiente a dicha agencia de un cambio en el horario de vuelo y esta, a su vez, comunicara esta circunstancia sin demora al pasajero, y en la que se recuerda asimismo que, en virtud del artículo 13 del Reglamento n.º 261/2004, el transportista puede reclamar una compensación a cualquier persona con quien tenga un contrato.

56 Véase el punto 55 de las presentes conclusiones. Durante la vista, Aegean Airlines observó acertadamente que la interpretación propuesta por HQ y otros y por la Comisión podría incluso ser contraria al interés de los consumidores, dado que los organizadores de viajes dejarían de tener incentivos para adoptar las garantías exigidas por la Directiva 90/314 si supieran que los transportistas aéreos tienen la obligación de suplir su incumplimiento con arreglo al Reglamento n.º 261/2004.

64. La voluntad de evitar que un pasajero cuyos intereses se han visto lesionados se halle sobreprotegido de resultas de la aplicación acumulativa de los derechos que ofrecen este Reglamento y la Directiva se desprende asimismo de una comunicación de la Comisión que describe, en particular, la manera adecuada de combinar dicho Reglamento con la nueva Directiva relativa a los viajes combinados, [57] y señala que esta última excluye expresamente todo «exceso de indemnización» en caso de compensación a un viajero. [58]

65. Con esta misma lógica, estimo que un pasajero no debería en ningún caso poder obtener un doble reembolso de su billete de avión, en caso de cancelación de su viaje combinado, gracias a la posibilidad de basarse, a su elección, en la Directiva 90/314 o en el Reglamento n.º 261/2004. Por tanto, si el interesado cumple los requisitos necesarios para ser titular de un derecho a reembolso en virtud de esta Directiva, no puede pretender, a mi juicio, que tal derecho se le reconozca también en virtud de dicho Reglamento, incluso si el ejercicio del citado derecho no tiene consecuencias concretas, como sucede en el caso de autos, debido al incumplimiento del deudor único —es decir, el organizador del viaje—, entendiéndose que siempre existe ese riesgo económico [59] y recordando que el propio artículo 7 de la Directiva ya tiene el objetivo de evitar que un consumidor no reciba reembolso alguno en los supuestos previstos.

66. Por último, ha de señalarse, a mayor abundamiento, que la interpretación propuesta en las presentes conclusiones se adecua a las consideraciones prácticas, que no pueden obviarse por completo. Como han alegado Aegean Airlines y el Gobierno alemán, si se considerase que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo debe reembolsar su billete de avión a un pasajero que lo haya adquirido de un tercero en el marco de un viaje combinado, sería por lo general muy difícil, si no imposible, saber cuál es el importe que le debe devolver. En efecto, dado que el precio del vuelo se integra en una tarifa global que, por su propia naturaleza, incluye el precio de varios servicios, cuyos elementos, por lo general, solo conoce el organizador de viajes, ni el transportista [60] ni incluso el propio comprador saben qué parte de la tarifa aplicada se corresponde con el vuelo en cuestión. Dicho de otro modo, me parece poco realista considerar que el transportista podría en todo caso cuantificar el importe exacto del reembolso [61] que habría que satisfacer al pasajero en estas circunstancias.

67. Por los motivos expuestos, considero que el artículo 8, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que un pasajero que, en virtud de la Directiva 90/314, transpuesta en el Derecho nacional, es titular del derecho a exigir al organizador de su viaje combinado, en caso de cancelación de este último, la restitución de todos los importes que ha satisfecho con arreglo al contrato celebrado entre ambos no está facultado para reclamar el reembolso de su billete de avión al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, sobre la base del citado Reglamento, aun cuando dicho organizador no disponga de capacidad financiera para reembolsar el billete y no haya adoptado las medidas de garantía necesarias para garantizar tal reembolso.

57 Véanse las Directrices interpretativas del Reglamento n.º 261/2004 (DO 2016, C 214, p. 5), sección 2.2.6, titulada «Ámbito del Reglamento en relación con la Directiva sobre viajes combinados». Este documento no vinculante ha sido también mencionado por el órgano jurisdiccional remitente, que observa correctamente que la sección 4.2 de este versa sobre el derecho de reembolso en caso de cancelación, aunque sin referirse al contenido del artículo 8, apartado 2, del citado Reglamento.

58 En efecto, el considerando 36 y el artículo 14, apartado 5, de la Directiva 2015/2302 precisan que las indemnizaciones concedidas en virtud de dicha Directiva, en caso de ejecución incorrecta de los servicios de viaje, y las concedidas en virtud de otros actos legislativos de la Unión a los que se hace referencia, como el Reglamento n.º 261/2004, deben «deducirse unas de otras» «para evitar el exceso de indemnización». Si bien es cierto que esta Directiva, que sustituyó a la Directiva 90/314, no es aplicable al caso de autos (véase el punto 8 de las presentes conclusiones), considero que la precisión que aporta el legislador de la Unión no carece, sin embargo, de interés para el presente asunto.

59 En este sentido, no es extraño, desafortunadamente, que un consumidor se enfrente a la insolvencia o la quiebra de un profesional con el que ha celebrado un contrato y que le resulte imposible obtener una reparación o compensación por la falta de ejecución de este.

60 No puede presuponerse, en mi opinión, que el precio que debe reembolsarse a estos pasajeros sería idéntico al precio acordado entre el organizador de viajes y el transportista por la compra de plazas de avión, dado que dicho organizador pudo optar por una tarifa diferente al vender los billetes a sus clientes.

61 Ha de recordarse que el artículo 8, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 261/2004 dispone «el reembolso […] del billete en el precio al que se compró», y no a un precio aproximado.

V. Conclusión

68. A la vista de las consideraciones que preceden, propongo al Tribunal de Justicia que responda del siguiente modo a las cuestiones prejudiciales planteadas por el rechtbank Noord-Nederland (Tribunal de Primera Instancia de los Países Bajos Septentrionales):

«El artículo 8, apartado 2, 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 que, en virtud de la Directiva 90/314/CEE del Consejo, de 13 de junio de 1990, relativa a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados, transpuesta en el Derecho nacional, es titular del derecho a exigir al organizador de su viaje combinado, en caso de cancelación de este último, la restitución de todos los importes que ha satisfecho con arreglo al contrato celebrado entre ambos no está facultado para reclamar el reembolso de su billete de avión al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, sobre la base del citado Reglamento, aun cuando dicho organizador no disponga de capacidad financiera para reembolsar el billete y no haya adoptado las medidas de garantía necesarias para garantizar tal reembolso.»