

BASE DE DATOS DE Norma DEF.-

Referencia: NCJ065838

TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA

Sentencia de 22 de diciembre de 2021

Sala Primera

Asunto. n.º C-146/20, C-188/20, C-196/20 y C-270/20

SUMARIO:

Transporte aéreo. Compensación y asistencia a los pasajeros en caso de cancelación o gran retraso. Conceptos de “transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo”, de “reserva confirmada” y de “hora de llegada prevista”. Adelanto de la hora de salida. Oferta de transporte alternativo. Obligación de informar al pasaje de sus derechos.

El Tribunal de Justicia declara que:

- 1) El artículo 3, apartado 2, letra a), 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 el pasajero dispone de una «reserva confirmada», en el sentido de dicha disposición, cuando el operador turístico transmite a ese pasajero, con el que tiene una vinculación contractual, «otra prueba», en el sentido del artículo 2, letra g), del Reglamento, en la que se le promete transportarlo en un vuelo determinado, individualizado mediante la indicación de los lugares de salida y de llegada, de las horas de salida y de llegada, así como del número de vuelo, incluso en el supuesto de que el operador turístico no haya recibido una confirmación por parte del transportista aéreo de que se trate respecto de las horas de salida y de llegada de ese vuelo.
- 2) El artículo 2, letra b), del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que un transportista aéreo puede ser calificado de «transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo», en el sentido de dicha disposición, en relación con un pasajero cuando este ha celebrado un contrato con un operador turístico para un vuelo concreto operado por ese transportista aéreo sin que dicho transportista aéreo haya confirmado los horarios del vuelo o sin que el operador turístico haya realizado una reserva para ese pasajero con dicho transportista aéreo.
- 3) El artículo 2, letra h), el artículo 5, apartado 1, letra c), y el artículo 7, apartados 1, segunda frase, y 2, del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que la hora de llegada prevista de un vuelo, en el sentido de estas disposiciones, puede resultar, a efectos de la compensación debida con arreglo al artículo 7 de dicho Reglamento, de otra prueba, en el sentido del artículo 2, letra g), de dicho Reglamento, entregada al pasajero por el operador turístico.
- 4) Los artículos 2, letra l), y 5, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que un vuelo se reputa «cancelado» cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo lo adelanta más de una hora.
- 5) El artículo 7, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que no es aplicable a una situación en la que la hora de llegada de un vuelo adelantado se sitúa dentro de los límites temporales indicados en dicha disposición.
- 6) Los artículos 5, apartado 1, letra a), y 8, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que la información sobre el adelanto del vuelo comunicada al pasajero antes del inicio del vuelo puede constituir una «oferta de transporte alternativo» («conducción»), en el sentido de esta última disposición.
- 7) El artículo 14, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que **obliga al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo a informar al pasajero aéreo de la razón social exacta y de la dirección de la empresa a la que puede reclamar una compensación** con arreglo al artículo 7 de dicho Reglamento y, en su caso, a precisar los documentos que debe adjuntar a su reclamación de compensación. Sin embargo, no impone a dicho transportista la obligación de informar al pasajero aéreo del importe exacto de la compensación que puede obtener, en su caso, con arreglo al artículo 7 de dicho Reglamento.

PRECEPTOS:

Tratado de 25 de marzo de 1957 de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE),
Reglamento (CE) n.º 261/2004 (Compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos), arts. 2 a), 3.2 b), f), g), h) y l), 5.1, 7.1 y .2, 8.1 b), 13, 14.2

PONENTE:

Don M. Safjan

En los asuntos acumulados C-146/20, C-188/20, C-196/20 y C-270/20,

que tienen por objeto cuatro peticiones de decisión prejudicial planteadas con arreglo al artículo 267 TFUE, de las cuales una presentada por el Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Austria), mediante resolución de 16 de junio de 2020, recibida en el Tribunal de Justicia el 18 de junio de 2020 (C-270/20), y tres presentadas por el Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Düsseldorf, Alemania), mediante resoluciones de 17 de febrero de 2020 (C-146/20) y de 6 de abril de 2020 (C-188/20 y C-196/20), recibidas en el Tribunal de Justicia el 20 de marzo de 2020 (C-146/20), el 30 de abril de 2020 (C-188/20) y el 6 de mayo de 2020 (C-196/20), en los procedimientos entre

AD,
BE,
CF,
y

Corendon Airlines (asunto C-146/20),

entre

JG,
LH,
MI,
NJ,
y

OP, en calidad de liquidador de Azurair GmbH,

con intervención de

alltours flugreisen GmbH (asunto C-188/20),

entre

Eurowings GmbH,

y

flightright GmbH (asunto C-196/20),

y entre

AG,
MG,
HG,
y

Austrian Airlines AG (asunto C-270/20),

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera),

integrado por el Sr. L. Bay Larsen, Vicepresidente del Tribunal de Justicia, en funciones de Presidente de la Sala Primera, y los Sres. J.-C. Bonichot y M. Safjan (Ponente), Jueces;

Abogado General: Sr. P. Pikamäe;

Secretario: Sr. D. Dittert, jefe de unidad;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 16 de junio de 2021;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de JG, LH, MI y NJ, por el Sr. H. Hopperdietzel, Rechtsanwalt;
- en nombre de Eurowings GmbH, por la Sra. Y. Pochyla y el Sr. W. Bloch, Rechtsanwälte;
- en nombre de AG, MG y HG, por la Sra. F. Puschkarski, Rechtsanwältin;

- en nombre de Corendon Airlines y OP, en calidad de liquidador de Azurair GmbH, por el Sr. N. Serfort, Rechtsanwalt;
- en nombre de flihtright GmbH, por los Sres. R. Weist y M. Michel, Rechtsanwälté;
- en nombre de Austrian Airlines AG, por el Sr. C. Krones, Rechtsanwalt;
- en nombre del Gobierno alemán, por los Sres. J. Möller, M. Hellmann, U. Kühne y U. Bartl, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno austriaco, por los Sres. A. Posch y G. Kunnert y por la Sra. J. Schmoll, en calidad de agentes;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. K. Simonsson, R. Pethke y G. Braun, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 23 de septiembre de 2021;

dicta la siguiente

Sentencia

1. Las peticiones de decisión prejudicial tienen por objeto la interpretación del artículo 2, letras b), f), g), h) y l), del artículo 3, apartado 2, letra a), del artículo 5, apartado 1, del artículo 7, apartados 1 y 2, del artículo 8, apartado 1, letra b), y del artículo 14, 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 (DO 2004, L 46, p. 1).

2. Estas peticiones se han presentado en el contexto de unos litigios entre pasajeros aéreos y compañías aéreas (C-146/20, C-188/20 y C-270/20), así como entre una compañía aérea y flihtright GmbH, subrogada en los derechos de ciertos pasajeros aéreos (C-196/20), en relación con la compensación de esos pasajeros en virtud del Reglamento n.º 261/2004.

Marco jurídico

3. Con arreglo a los considerandos 1 y 20 del Reglamento n.º 261/2004:

«(1) La actuación de la [Unión] 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.

[...]

(20) Se debe informar exhaustivamente a los pasajeros de los derechos que les asisten en caso de denegación de embarque y cancelación o gran retraso de los vuelos para que así puedan ejercerlos eficazmente.»

4. El artículo 2 del citado Reglamento establece:

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

[...]

b) *transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo*, todo transportista aéreo que lleve a cabo o pretenda llevar a cabo un vuelo conforme a un contrato con un pasajero o en nombre de otra persona, jurídica o física, que tenga un contrato con dicho pasajero;

[...]

f) *billete*, todo documento válido que dé derecho al transporte, o su equivalente en forma no impresa, incluida la electrónica, expedido o autorizado por el transportista aéreo o por su agente autorizado;

g) *reserva*, el hecho de que el pasajero disponga de un billete o de otra prueba que demuestre que la reserva ha sido aceptada y registrada por el transportista aéreo o el operador turístico;

h) *destino final*, el destino que figura en el billete presentado en el mostrador de facturación o, en caso de vuelos con conexión directa, el destino correspondiente al último vuelo; no se tomarán en consideración vuelos de conexión alternativos si se respeta la hora de llegada inicialmente programada;

[...]

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

5. El artículo 3 del citado Reglamento dispone:

«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;

b) a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en un tercer país con destino a otro situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado, a menos que disfruten de beneficios o compensación y de asistencia en ese tercer país, cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en cuestión sea un transportista [de la Unión].

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. El artículo 5 del citado Reglamento dispone, en su apartado 1:

«En caso de cancelación de un vuelo:

a) el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá asistencia a los pasajeros afectados conforme al artículo 8, y

b) el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá asistencia a los pasajeros afectados conforme a la letra a) del apartado 1 y el apartado 2 del artículo 9 así como, en caso de que se les ofrezca un transporte alternativo cuando la salida prevista del nuevo vuelo sea como mínimo al día siguiente de la salida programada del vuelo cancelado, la asistencia especificada en las letras b) y c) del apartado 1 del artículo 9, y

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.»

7. A tenor del artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004:

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

b) 400 euros para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1 500 kilómetros y para todos los demás vuelos de entre 1 500 y 3 500 kilómetros;

[...]

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.

2. En caso de que, con arreglo al artículo 8, se ofrezca a los pasajeros la posibilidad de ser conducidos hasta el destino final en un transporte alternativo con una diferencia en la hora de llegada respecto a la prevista para el vuelo inicialmente reservado:

[...]

b) que no sea superior a tres horas, para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1 500 kilómetros y para todos los demás vuelos de entre 1 500 y 3 500 kilómetros [...]

[...]

el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo podrá reducir en un 50 % la compensación prevista en el apartado 1.

[...]»

8. El artículo 8, apartado 1, de dicho Reglamento dispone lo siguiente:

«Cuando se haga referencia a este artículo, se ofrecerán a los pasajeros las opciones siguientes:

a) – el reembolso en siete días, según las modalidades del apartado 3 del artículo 7, del coste íntegro del billete en el precio al que se compró, correspondiente a la parte o partes del viaje no efectuadas y a la parte o partes del viaje efectuadas, si el vuelo ya no tiene razón de ser en relación con el plan de viaje inicial del pasajero, junto con, cuando proceda:

- un vuelo de vuelta al primer punto de partida lo más rápidamente posible;

b) la conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables, lo más rápidamente posible, o

c) la conducción hasta el destino final, en condiciones de transporte comparables, en una fecha posterior que convenga al pasajero, en función de los asientos disponibles.»

9. El artículo 13 de dicho Reglamento establece:

«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.»

10. A tenor del artículo 14, apartado 2, del mismo Reglamento:

«El transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que deniegue el embarque o cancele un vuelo deberá proporcionar a cada uno de los pasajeros afectados un impreso en el que se indiquen las normas en materia de compensación y asistencia con arreglo al presente Reglamento. También deberá proporcionar un impreso equivalente a cada uno de los pasajeros afectados por un retraso de al menos dos horas. Los datos de contacto del organismo nacional a que se refiere el artículo 16 se proporcionarán al pasajero por escrito.»

Litigios principales y cuestiones prejudiciales

Asunto C-146/20

11. Los pasajeros aéreos AD, BE y CF reservaron, a través de una agencia de viajes, un viaje combinado con destino a Antalya (Turquía). A raíz de dicha reserva, la compañía aérea Corendon Airlines confirmó que el vuelo saldría el 18 de mayo de 2018 de Düsseldorf (Alemania) con destino a Antalya a las 10.20. Posteriormente, Corendon Airlines adelantó la salida de dicho vuelo a las 08.40 del día 18 de mayo de 2018, es decir, una hora y cuarenta minutos, manteniendo, sin embargo, el mismo número de vuelo.

12. Al haber perdido el vuelo cuya salida había sido adelantada, los pasajeros entablaron una demanda ante el Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de lo Civil y Penal de Düsseldorf, Alemania) contra Corendon Airlines con el objeto, en particular, de que se les otorgase una compensación con arreglo a los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004. En apoyo de su demanda alegaron que no habían sido informados del adelanto del vuelo y que, en realidad, dicho adelanto venía a ser una «cancelación» de dicho vuelo, en el sentido del artículo 5, apartado 1, del Reglamento. En cambio, Corendon Airlines alegó que estos pasajeros fueron informados del adelanto del vuelo por el operador turístico el día 8 de mayo de 2018.

13. El Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de lo Civil y Penal de Düsseldorf) consideró que el adelanto de un vuelo en una hora y cuarenta minutos no era una «cancelación» de ese vuelo en la medida en que dicho adelanto fue insignificante, por lo que desestimó la demanda de los referidos pasajeros.

14. Estos interpusieron recurso de apelación contra la sentencia del referido Tribunal ante el Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Düsseldorf, Alemania), órgano jurisdiccional remitente en el asunto C-146/20, que se pregunta si el razonamiento seguido por el Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de lo Civil y Penal de Düsseldorf) es conforme con el Reglamento n.º 261/2004.

15. En estas circunstancias, el Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Düsseldorf) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Se produce una cancelación de un vuelo en el sentido de los artículos 2, letra l), y 5, apartado 1, del [Reglamento n.º 261/2004] cuando el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo adelanta a las 8.40 (hora local) un vuelo reservado en el marco de un viaje combinado cuya salida estaba prevista a las 10.20 (hora local) del mismo día?

2) ¿Constituye el aviso, efectuado diez días antes del inicio del viaje, de que se adelanta un vuelo de las 10.20 (hora local) a las 08.40 (hora local) del mismo día una oferta de transporte alternativo (conducción) en el sentido de los artículos 5, apartado 1, letra a), y 8, apartado 1, letra b), de [dicho Reglamento]?»

Asunto C-188/20

16. LH reservó, para ella y para otros pasajeros aéreos, un viaje combinado con destino a Side (Turquía) en una agencia de viajes, viaje que incluía el transporte aéreo de ida y vuelta entre Düsseldorf y Antalya.

17. Un documento titulado «inscripción en el viaje», entregado a LH, indicaba dos vuelos operados por la compañía aérea Azurair GmbH: un primer vuelo con el número ARZ 8711, el 15 de julio de 2018, de Düsseldorf a Antalya, con salida prevista a las 6.00 y llegada a las 10.30, y un segundo vuelo con el número ARZ 8712, el 5 de agosto de 2018, de Antalya a Düsseldorf, con salida prevista a las 12.00 y llegada a las 14.45. En ese documento figuraba, junto con esos datos, en mayúsculas, la siguiente mención: «Horarios provisionales — Por su propia seguridad, compruebe el vuelo en sus billetes».

18. Los pasajeros tomaron los vuelos con los números indicados en el referido documento. Sin embargo, a la ida, llegaron a Antalya el 16 de julio de 2018 a la 1.19 y, a la vuelta, el avión despegó el 5 de agosto de 2018 a las 5.10. En tales circunstancias, dichos pasajeros reclamaron a Azurair el pago de compensaciones con arreglo al artículo 7, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004 ante el Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de lo Civil y

Penal de Düsseldorf). A la vista de las indicaciones consignadas en la «inscripción en el viaje», alegaron que el vuelo de ida sufrió un retraso de más de tres horas en la llegada, mientras que el de vuelta fue cancelado, pues, en su opinión, el adelanto del vuelo debía considerarse una «cancelación», en el sentido del artículo 5, apartado 1, del citado Reglamento.

19. Por su parte, Azurair alegó que no había programado los vuelos con los horarios indicados en la «inscripción en el viaje», sino que su programación se correspondía con la información que figuraba en la «confirmación de viaje/factura» remitida el 22 de enero de 2018 a alltours flugreisen GmbH, en su condición de operador turístico.

20. Azurair indica que, conforme a esta programación, el vuelo de ida debía despegar el 15 de julio de 2018 a las 20.05 y aterrizar a las 0.40 del día siguiente; el vuelo de vuelta debía despegar el 5 de agosto de 2018 a las 8.00 y aterrizar a las 10.50. Por lo que respecta al vuelo de ida, según las indicaciones de dicha programación, el retraso no fue igual o superior a tres horas. En cuanto al vuelo de vuelta, si bien admite que efectivamente se adelantó también respecto a la programación indicada por ella, tal adelanto no constituye, en su opinión, una «cancelación» en el sentido del artículo 2, letra l), del referido Reglamento. Azurair solicitó, además, que la compensación a la que pudiera ser condenada se redujera con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7, apartado 2, letra b), de dicho Reglamento, puesto que los pasajeros solo llegaron a su destino final dos horas y cincuenta minutos antes de lo previsto.

21. El Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de lo Civil y Penal de Düsseldorf) desestimó la demanda por el motivo de que la «inscripción en el viaje» no constituía una confirmación de la «reserva» en el sentido del artículo 2, letra g), del Reglamento n.º 261/2004, dado que de la referida inscripción resultaba claramente que los horarios de vuelo eran meramente provisionales. De la resolución de remisión se desprende que no había un documento que pudiera identificarse como «billete» en el sentido del artículo 2, letra f), de dicho Reglamento.

22. Los pasajeros aéreos interpusieron recurso de apelación contra la sentencia del referido Tribunal ante el Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Düsseldorf), órgano jurisdiccional remitente en el asunto C-188/20, que se pregunta si el criterio adoptado por el Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de lo Civil y Penal de Düsseldorf) es conforme con las disposiciones del Reglamento n.º 261/2004.

23. En estas circunstancias, el Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Düsseldorf) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Dispone un pasajero de una “reserva confirmada”, en el sentido del artículo 3, apartado 2, letra a), del [Reglamento n.º 261/2004], cuando ha recibido de un operador turístico con el que tiene una relación contractual “otra prueba” en el sentido del artículo 2, letra g), [de dicho Reglamento] en virtud de la cual se le promete transportarlo en un vuelo determinado, individualizado mediante la indicación de los lugares de salida y de llegada, de las horas de salida y de llegada, así como del número de vuelo, sin que el operador turístico haya realizado una reserva de plaza para dicho vuelo con el transportista aéreo de que se trate y sin que este se la haya confirmado?»

2) ¿Debe considerarse que, en relación con un pasajero, un transportista aéreo ya es el “transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo”, en el sentido del artículo 2, letra b), del Reglamento n.º 261/2004, cuando dicho pasajero está vinculado por contrato con un operador turístico que le ha prometido transportarlo en un vuelo determinado, individualizado mediante la indicación de los lugares de salida y de llegada, de las horas de salida y de llegada, así como del número de vuelo, pero el operador turístico no ha reservado plaza alguna para el pasajero y, por lo tanto, no se ha generado ninguna relación contractual con el transportista aéreo en lo que respecta a dicho vuelo?»

3) A los efectos de la compensación por cancelación o gran retraso en la llegada, ¿puede la “hora de llegada prevista” de un vuelo, en el sentido de los artículos 2, letra h), 5, apartado 1, letra c), y 7, apartados 1, párrafo segundo, y 2, del Reglamento n.º 261/2004, resultar de “otra prueba” entregada al pasajero por un operador turístico, o debe atenderse a tal fin al billete según el artículo 2, letra f), [de dicho Reglamento]?»

4) ¿Se produce una cancelación de un vuelo en el sentido de los artículos 2, letra l), y 5, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 cuando el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo adelanta al menos dos horas y diez minutos, en el mismo día, el vuelo reservado en el marco de un viaje combinado?»

5) ¿Puede reducir el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo las compensaciones previstas en el artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 conforme al artículo 7, apartado 2, de dicho Reglamento cuando el período de adelanto del vuelo se sitúa en el rango de los períodos allí indicados?»

6) ¿Constituye la comunicación acerca del adelanto de un vuelo, previa al inicio del viaje, una oferta de transporte alternativo (conducción) a los efectos de los artículos 5, apartado 1, letra a), y 8, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004?»

7). ¿Exige el artículo 14, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004 que el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo informe al pasajero de la razón social exacta y de la dirección de la empresa a la que puede reclamar la compensación calculada según la distancia, así como del importe de esta y, en su caso, de los documentos que debe adjuntar a su solicitud?»

Asunto C-196/20

24. El 24 de octubre de 2017, dos pasajeros aéreos reservaron, en una agencia de viajes, un viaje combinado que incluía el transporte aéreo de ida y vuelta entre Hamburgo (Alemania) y Palma de Mallorca.

25. El operador turístico ITS entregó a dichos pasajeros un documento titulado «inscripción en el viaje», en el que se indicaba, para la ida, que el vuelo sería efectuado el 22 de mayo de 2018 por la compañía aérea Eurowings, con el número EW 7582, con hora de salida prevista a las 7.30 y hora de llegada prevista a las 10.05.

26. Los mencionados pasajeros tomaron el vuelo con ese número. Sin embargo, no llegaron a su destino final a las 10.05, sino a las 21.08. Al haber cedido dichos pasajeros sus eventuales derechos de compensación derivados del Reglamento n.º 261/2004 a flightright, esta entabló una demanda ante el Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de lo Civil y Penal de Düsseldorf) en la que alegó que los pasajeros tenían confirmada una reserva para el vuelo en cuestión con llegada prevista a las 10.05.

27. Eurowings adujo que los pasajeros tenían confirmada una reserva para el vuelo número EW 7582, cuya llegada estaba prevista a las 19.05, y que, por lo tanto, el retraso sufrido había sido de menos de tres horas, lo cual no daba derecho a una compensación en virtud del Reglamento n.º 261/2004.

28. El Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de lo Civil y Penal de Düsseldorf) estimó la demanda de flightright al considerar que la «inscripción en el viaje» del operador turístico ITS constituía una confirmación de la «reserva» en el sentido del artículo 2, letra g), del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el artículo 2, letra f), de este Reglamento. En efecto, ese órgano jurisdiccional consideró que la «inscripción en el viaje» entregada a los pasajeros afectados constituía «otra prueba» en el sentido del citado artículo 2, letra g), puesto que esta disposición exige únicamente que la reserva haya sido aceptada por el operador turístico. De la resolución de remisión se desprende que no había un documento que pudiera identificarse como «billete» en el sentido del artículo 2, letra f), del citado Reglamento.

29. Eurowings interpuso contra la sentencia del referido Tribunal recurso de apelación ante el Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Düsseldorf), órgano jurisdiccional remitente en el asunto C-196/20, que se pregunta, en esencia, si una confirmación de la reserva por un operador turístico, que no se basa en una reserva con el transportista aéreo al que se reclama la compensación, puede considerarse una «reserva confirmada» en el sentido del artículo 3, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 261/2004.

30. En estas circunstancias, el Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Düsseldorf) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Dispone un pasajero de una “reserva confirmada”, en el sentido del artículo 3, apartado 2, letra a), del [Reglamento n.º 261/2004], cuando ha recibido de un operador turístico con el que tiene una relación contractual “otra prueba” en el sentido del artículo 2, letra g), [de dicho Reglamento], en virtud de la cual se le promete transportarlo en un vuelo determinado, individualizado mediante la indicación de los lugares de salida y de llegada, de las horas de salida y de llegada, así como del número de vuelo, sin que el operador turístico haya realizado una reserva de plaza para dicho vuelo con el transportista aéreo de que se trate y sin que este se la haya confirmado?»

2) ¿Debe considerarse que, en relación con un pasajero, un transportista aéreo ya es el “transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo”, en el sentido del artículo 2, letra b), del Reglamento n.º 261/2004, cuando dicho pasajero está vinculado por contrato con un operador turístico que le ha prometido transportarlo en un vuelo determinado, individualizado mediante la indicación de los lugares de salida y de llegada, de las horas de salida y de llegada, así como del número de vuelo, pero el operador turístico no ha reservado plaza alguna para el pasajero y, por lo tanto, no se ha generado ninguna relación contractual con el transportista aéreo en lo que respecta a dicho vuelo?»

3) A los efectos de la compensación por cancelación o gran retraso en la llegada, ¿puede la “hora de llegada prevista” de un vuelo, en el sentido de los artículos 2, letra h), 5, apartado 1, letra c), y 7, apartados 1, párrafo segundo, y 2, del Reglamento n.º 261/2004, resultar de “otra prueba” entregada al pasajero por un operador turístico, o debe atenderse a tal fin al billete en el sentido del artículo 2, letra f), [de dicho Reglamento]?»

Asunto C-270/20

31. En este asunto, los pasajeros AG, MG y HG reservaron un vuelo de Viena (Austria) a El Cairo (Egipto) con la compañía aérea Austrian Airlines. La salida estaba prevista el 24 de junio de 2017 a las 22.15 y la llegada a la 01.45 del día siguiente. El día del vuelo, Austrian Airlines lo canceló y ofreció a los pasajeros un vuelo con salida ese mismo día a las 10.20 y llegada a El Cairo a las 13.50, que estos aceptaron. De esta forma, los pasajeros llegaron a su destino final once horas y cincuenta y cinco minutos antes de la hora de llegada inicialmente prevista.

32. Austrian Airlines abonó a cada uno de esos pasajeros por vía extrajudicial una compensación de 200 euros tras aplicar el artículo 7, apartado 2, letra b), del Reglamento n.º 261/2004, que contempla la posibilidad de reducir en un 50 % el importe de la compensación prevista en el artículo 7, apartado 1, letra b), de este Reglamento.

33. Dichos pasajeros entablaron una demanda contra Austrian Airlines ante el Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Distrito de Schwechat, Austria) en la que reclamaban, con arreglo al artículo 7, apartado 1, letra b), del citado Reglamento, una compensación íntegra. En apoyo de su demanda alegaron que, aunque no llegaron a El Cairo con retraso, su llegada anticipada les causó unos perjuicios equiparables a los de un gran retraso, y que habían aceptado el ofrecimiento de Austrian Airlines de tomar un vuelo que despegaba antes porque con la opción alternativa que esta les ofreció hubieran perdido dos días de vacaciones.

34. El Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Distrito de Schwechat) desestimó la demanda por considerar que del tenor del artículo 7, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004 se desprende con claridad que esta disposición también es aplicable a las situaciones en las que el pasajero llega en un vuelo a su destino final anticipadamente.

35. Los pasajeros del litigio principal en el asunto C-270/20 interpusieron recurso de apelación contra la sentencia del referido Tribunal ante el Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Austria), órgano jurisdiccional remitente en ese asunto. Este se pregunta si el artículo 7, apartado 2, letra b), del Reglamento n.º 261/2004, según el cual la compensación puede reducirse en un 50 % cuando el retraso en la llegada no sea superior a tres horas, también puede aplicarse a una llegada anticipada en relación con la del vuelo inicial programado. A este respecto, según subraya el órgano jurisdiccional remitente, a tenor de los criterios establecidos en la citada disposición, un despegue con mucha antelación puede implicar para el pasajero molestias igual de graves que una llegada con retraso.

36. En estas circunstancias, el Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Debe interpretarse el artículo 7, apartado 2, letra b), del [Reglamento n.º 261/2004] en el sentido de que el transportista aéreo podrá reducir la compensación prevista en el artículo 7, apartado 1, letra b), de dicho Reglamento también en el supuesto de que, a raíz de la cancelación del vuelo reservado, se ofrezca a los pasajeros un vuelo alternativo cuya hora de salida y de llegada prevista es respectivamente once horas y cincuenta y cinco minutos anterior a la hora de salida y de llegada del vuelo cancelado?»

Sobre las cuestiones prejudiciales**Primeras cuestiones prejudiciales en los asuntos C-188/20 y C-196/20**

37. Mediante su primera cuestión prejudicial en el asunto C-188/20, idéntica a su primera cuestión prejudicial en el asunto C-196/20, el Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Düsseldorf) pregunta, en esencia, si el artículo 3, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que el pasajero dispone de una «reserva confirmada», en el sentido de dicha disposición, cuando el operador turístico transmite a ese pasajero, con el que tiene una vinculación contractual, «otra prueba», en el sentido del artículo 2, letra g), del Reglamento, en la que se le promete transportarlo en un vuelo determinado, individualizado mediante la indicación de los lugares de salida y de llegada, de las horas de salida y de llegada, así como del número de vuelo, sin que el operador turístico haya recibido una confirmación por parte del transportista aéreo de que se trate respecto de las horas de salida y de llegada de ese vuelo.

38. En el presente caso, de las resoluciones de remisión en los asuntos C-188/20 y C-196/20 se desprende que el documento entregado a los pasajeros aéreos por el operador turístico contenía una información sobre los horarios de los vuelos que era diferente de la última transmitida por el transportista aéreo al operador turístico. Pues bien, esta última información no se había transmitido a dichos pasajeros, de modo que estos solo disponían de la información contenida en el documento entregado por el operador turístico.

39. A este respecto, procede recordar que el artículo 3 del Reglamento n.º 261/2004 determina su ámbito de aplicación al exigir, en virtud de su apartado 2, letra a), que el pasajero disponga de una reserva confirmada en el vuelo de que se trate.

40. El Reglamento n.º 261/2004 no define el concepto de «reserva confirmada». Sin embargo, el concepto de «reserva», por su parte, se define en el artículo 2, letra g), de dicho Reglamento como el «hecho de que el pasajero disponga de un billete o de otra prueba que demuestre que la reserva ha sido aceptada y registrada por el transportista aéreo o el operador turístico».

41. De esta definición se desprende que una reserva puede consistir en «otra prueba» que indique que la reserva ha sido aceptada y registrada, bien por el transportista aéreo, bien por el operador turístico. De ello se deduce que una reserva aceptada y registrada por este último tiene el mismo valor que la aceptada y registrada por el transportista aéreo.

42. Por consiguiente, si el pasajero aéreo dispone de «otra prueba», en el sentido del artículo 2, letra g), del Reglamento n.º 261/2004, emitida por el operador turístico, esta otra prueba equivale a una «reserva», en el sentido de esa disposición.

43. En el caso de autos, el órgano jurisdiccional remitente en los asuntos C-188/20 y C-196/20 parte de la premisa de que las inscripciones en el viaje entregadas por el operador turístico a los pasajeros en esos asuntos constituyen «otra prueba», en el sentido del artículo 2, letra g), del Reglamento n.º 261/2004. No obstante, procede señalar que, concretamente en el marco de la situación objeto del asunto C-188/20, esta inscripción menciona expresamente el carácter provisional de los horarios de los vuelos. En estas circunstancias, incumbe a dicho órgano jurisdiccional determinar si esas inscripciones constituyen efectivamente una reserva aceptada y registrada, en el sentido del artículo 2, letra g).

44. En caso afirmativo, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta, más concretamente, si una reserva también puede ser «confirmada», en el sentido del artículo 3, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 261/2004, por el operador turístico, y no solo por el transportista aéreo.

45. A este respecto, procede señalar que el artículo 3, apartado 2, letra a), de dicho Reglamento no precisa si el operador turístico puede confirmar una reserva.

46. Según reiterada jurisprudencia, para interpretar una disposición del Derecho de la Unión debe tenerse en cuenta no solo su tenor, sino también su contexto y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forma parte (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 41 y jurisprudencia citada).

47. Por lo que respecta al contexto en el que se inscribe esta disposición, procede señalar que varias disposiciones del Reglamento n.º 261/2004 no distinguen entre el operador turístico y el transportista aéreo a efectos de su aplicación. Así sucede, en particular, con el artículo 3, apartado 2, letra a), primer guion, de dicho Reglamento, que establece que la hora a la que el pasajero ha de presentarse a facturación puede ser comunicada por el transportista aéreo, un operador turístico o un agente de viajes autorizado. Así sucede también con el artículo 3, apartado 2, letra b), de dicho Reglamento, según el cual el pasajero puede ser transbordado a otro vuelo tanto por el transportista aéreo como por el operador turístico.

48. Además, sería contrario al objetivo de garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros aéreos, consagrado en el considerando 1 de dicho Reglamento, considerar que una reserva solo puede ser confirmada por el transportista aéreo, lo que haría recaer así sobre el pasajero la carga de comprobar la información facilitada por el operador turístico.

49. En efecto, el Reglamento n.º 261/2004 tiene por objeto que el transportista aéreo asuma el riesgo de que los operadores turísticos faciliten información inexacta a los pasajeros en el marco de sus actividades. En este contexto, el pasajero no participa en la relación existente entre el transportista aéreo y el operador turístico y no se le puede exigir que obtenga información al respecto.

50. De estas consideraciones también se desprende que la circunstancia de que el operador turístico no haya recibido confirmación por parte del transportista aéreo de que se trate de las horas de salida y de llegada del vuelo no puede influir en la apreciación, mencionada en el apartado 43 de la presente sentencia, que corresponde efectuar al órgano jurisdiccional remitente.

51. Habida cuenta de lo anterior, procede responder a las primeras cuestiones prejudiciales en los asuntos C-188/20 y C-196/20 que el artículo 3, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que el pasajero dispone de una «reserva confirmada», en el sentido de dicha disposición, cuando el operador turístico transmite a ese pasajero, con el que tiene una vinculación contractual, «otra prueba», en el sentido del artículo 2, letra g), del Reglamento, en la que se le promete transportarlo en un vuelo determinado, individualizado mediante la indicación de los lugares de salida y de llegada, de las horas de salida y de llegada, así como del número de vuelo, incluso en el supuesto de que el operador turístico no haya recibido una confirmación por parte del transportista aéreo de que se trate respecto de las horas de salida y de llegada de ese vuelo.

Segundas cuestiones prejudiciales en los asuntos C-188/20 y C-196/20

52. Mediante su segunda cuestión prejudicial en el asunto C-188/20, que es idéntica a la segunda cuestión prejudicial planteada en el asunto C-196/20, el Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Düsseldorf) pregunta, en esencia, si el artículo 2, letra b), del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que un transportista aéreo puede ser calificado de «transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo», en el sentido de dicha disposición, en relación con un pasajero cuando este ha celebrado un contrato con un operador turístico para un vuelo concreto operado por ese transportista aéreo sin que dicho transportista aéreo haya confirmado los horarios del vuelo o sin que el operador turístico haya realizado una reserva para ese pasajero con dicho transportista aéreo.

53. A este respecto, procede recordar que el concepto de «transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo» se define en el artículo 2, letra b), de dicho Reglamento como un transportista aéreo que lleve a cabo o pretenda llevar a cabo un vuelo no solo en virtud de un contrato celebrado con un pasajero, sino también en nombre de otra persona, jurídica o física, que tenga un contrato con dicho pasajero.

54. Esta definición establece, pues, dos requisitos acumulativos para que un transportista aéreo pueda calificarse de «transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo», a saber, por una parte, la realización del vuelo de que se trate y, por otra, la existencia de un contrato celebrado con un pasajero (sentencia de 4 de julio de 2018, Wirth y otros, C-532/17, EU:C:2018:527, apartado 18).

55. En cuanto al primer requisito, destaca el concepto de «vuelo», que constituye su elemento central. Pues bien, el Tribunal de Justicia ya ha declarado que este concepto debe entenderse como «una operación de transporte aéreo y que, por lo tanto, constituye en cierto modo una “unidad” de este tipo de transporte realizada por un transportista aéreo que fija su itinerario» (sentencia de 4 de julio de 2018, Wirth y otros, C-532/17, EU:C:2018:527, apartado 19 y jurisprudencia citada).

56. De ello se desprende que debe considerarse transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo el transportista que, en el marco de su actividad de transporte de pasajeros, decide realizar un vuelo concreto, incluida la fijación del itinerario, y, por lo tanto, crear una oferta de transporte aéreo para los interesados. La adopción de tal decisión implica, en efecto, que dicho transportista asume la responsabilidad de la realización del referido vuelo, incluida, en particular, la responsabilidad por su posible cancelación o gran retraso a su llegada (sentencia de 4 de julio de 2018, Wirth y otros, C-532/17, EU:C:2018:527, apartado 20).

57. En el presente caso, consta que, en las situaciones objeto de los asuntos C-188/20 y C-196/20, la única modificación efectuada por el transportista aéreo en relación con la inscripción en el viaje transmitida a los pasajeros de que se trata se refería a los horarios de vuelo.

58. Pues bien, como ha señalado el Abogado General en el punto 66 de sus conclusiones, la mera circunstancia de que la reserva del pasajero con el operador turístico indique horarios de vuelo que no han sido confirmados por el transportista aéreo en el marco de la reserva interna entre el transportista y el operador resulta insuficiente para considerar que no se cumplen los requisitos establecidos por el artículo 2, letra b), del Reglamento n.º 261/2004.

59. En efecto, debe considerarse que un transportista aéreo que ha elaborado una oferta de transporte aéreo que se corresponde con la indicada por un operador turístico en su relación con un pasajero pretende llevar a cabo un vuelo, en el sentido del artículo 2, letra b), del Reglamento n.º 261/2004, aun cuando puedan producirse eventuales cambios en tal oferta.

60. Esta interpretación viene corroborada por el objetivo de asegurar un elevado nivel de protección de los pasajeros aéreos, enunciado en el considerando 1 del Reglamento n.º 261/2004, puesto que permite garantizar que los pasajeros transportados serán indemnizados o atendidos sin que se hayan de tener en cuenta los acuerdos celebrados por el transportista aéreo que haya decidido realizar el vuelo de que se trata con un horario distinto del inicialmente previsto a fin de garantizar la realización de ese vuelo en concreto (véase, en este sentido, la sentencia de 4 de julio de 2018, Wirth y otros, C-532/17, EU:C:2018:527, apartado 23).

61. Asimismo, debe precisarse que, en el supuesto de que el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo esté obligado a abonar una compensación a los pasajeros en virtud del Reglamento n.º 261/2004 debido al comportamiento del operador turístico, dicho transportista tiene la posibilidad de reclamar una compensación por los daños sufridos al operador turístico de conformidad con el artículo 13 de dicho Reglamento (véase, en este sentido, la sentencia 11 de mayo de 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, apartado 29 y jurisprudencia citada).

62. Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a las segundas cuestiones prejudiciales en los asuntos C-188/20 y C-196/20 que el artículo 2, letra b), del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que un transportista aéreo puede ser calificado de «transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo», en el sentido de dicha disposición, en relación con un pasajero cuando este ha celebrado un contrato con un operador turístico para un vuelo concreto operado por ese transportista aéreo sin que dicho transportista aéreo haya confirmado los horarios del vuelo o sin que el operador turístico haya realizado una reserva para ese pasajero con dicho transportista aéreo.

Terceras cuestiones prejudiciales en los asuntos C-188/20 y C-196/20

63. Mediante su tercera cuestión prejudicial en el asunto C-188/20, idéntica a su tercera cuestión prejudicial planteada en el asunto C-196/20, el Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Düsseldorf) pregunta, en esencia, si el artículo 2, letra h), el artículo 5, apartado 1, letra c), y el artículo 7, apartados 1, segunda frase, y 2, del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que la hora de llegada prevista de un vuelo, en el sentido de estas disposiciones, puede resultar, a efectos de la compensación debida con arreglo al artículo 7 de ese Reglamento, de «otra prueba», en el sentido del artículo 2, letra g), de dicho Reglamento, entregada al pasajero por el operador turístico, o si es necesario que figure en un «billete», en el sentido del artículo 2, letra f), del referido Reglamento.

64. Con carácter preliminar, procede señalar que el artículo 2, letra h), el artículo 5, apartado 1, letra c), y el artículo 7, apartados 1, segunda frase, y 2, del Reglamento n.º 261/2004, que en esencia mencionan los términos «hora de llegada prevista», se refieren a las condiciones con arreglo a las cuales podría adeudarse una compensación a tanto alzado de conformidad con el artículo 7 de dicho Reglamento. Sin embargo, el Reglamento no contiene una definición del concepto de «hora de llegada prevista».

65. En el presente caso, consta que, en las situaciones objeto de los asuntos C-188/20 y C-196/20, los pasajeros aéreos disponían de un único documento, denominado «inscripción en el viaje», y que no estaban en posesión de un documento que pudiera calificarse de «billete», en el sentido del artículo 2, letra f), del referido Reglamento.

66. No obstante, como se ha señalado al examinar las primeras cuestiones prejudiciales en los asuntos C-188/20 y C-196/20, los pasajeros pueden disponer de una reserva no solo cuando tienen un billete, sino también cuando tienen «otra prueba», en el sentido del artículo 2, letra g), de ese Reglamento. Por tanto, en el caso de autos, en el supuesto de que el documento facilitado a los pasajeros en esos asuntos constituya «otra prueba», habría de considerarse que esos pasajeros disponían de una «reserva», en el sentido de dicha disposición, que indicaba los horarios de vuelo. En consecuencia, podían considerar legítimamente que, al no haber sido informados de ninguna modificación por parte del operador turístico o del transportista aéreo, los horarios indicados en dicha reserva identificaban las horas de salida y llegada previstas, en el sentido de las disposiciones mencionadas en el apartado 64 de la presente sentencia.

67. Además, debe precisarse que la sentencia de 26 de febrero de 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106), no invalida la interpretación de que la hora de llegada prevista de un vuelo puede resultar de «otra prueba», en el sentido del artículo 2, letra g), del Reglamento n.º 261/2004. En efecto, a diferencia de las circunstancias que subyacen a las situaciones objeto de los asuntos C-188/20 y C-196/20, procede hacer constar que, en el asunto que dio lugar a dicha sentencia, no intervino ningún operador turístico y el pasajero disponía de un «billete», en el sentido del artículo 2, letra f), de dicho Reglamento.

68. Habida cuenta de lo anterior, procede responder a las terceras cuestiones prejudiciales en los asuntos C-188/20 y C-196/20 que el artículo 2, letra h), el artículo 5, apartado 1, letra c), y el artículo 7, apartados 1, segunda frase, y 2, del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que la hora de llegada prevista de un vuelo, en el sentido de estas disposiciones, puede resultar, a efectos de la compensación debida con arreglo al artículo 7 de dicho Reglamento, de «otra prueba», en el sentido del artículo 2, letra g), de dicho Reglamento, entregada al pasajero por el operador turístico.

Cuarta cuestión prejudicial en el asunto C-188/20 y primera cuestión prejudicial en el asunto C-146/20

69. Mediante su cuarta cuestión prejudicial en el asunto C-188/20, que es análoga a su primera cuestión prejudicial en el asunto C-146/20, el Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Düsseldorf) pregunta, en esencia, si los artículos 2, letra l), y 5, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que un vuelo se reputa «cancelado» cuando el transportista aéreo encargado de efectuar ese vuelo lo adelanta varias horas.

70. A este respecto, procede señalar que el concepto de «cancelación» se define en el artículo 2, letra l), de dicho Reglamento como «la no realización de un vuelo programado y en el que había reservada al menos una plaza».

71. El citado Reglamento no define el concepto de «vuelo». No obstante, como se ha recordado en el apartado 55 de la presente sentencia, un vuelo consiste, en esencia, en una «operación de transporte aéreo y que, por lo tanto, constituye en cierto modo una “unidad” de este tipo de transporte realizada por un transportista aéreo que fija su itinerario».

72. Además, el Tribunal de Justicia ha precisado, por una parte, que el itinerario constituye un elemento esencial del vuelo, pues este se efectúa conforme a una programación fijada con antelación por el transportista aéreo (sentencia de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros, C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716, apartado 30).

73. Por otra parte, de la definición del artículo 2, letra l), del Reglamento n.º 261/2004 no se desprende en modo alguno que, aparte de la no realización de un vuelo programado, la «cancelación» de dicho vuelo, en el sentido de esta disposición, requiera la adopción de una decisión explícita de cancelarlo (sentencia de 13 de octubre de 2011, Sousa Rodríguez y otros, C-83/10, EU:C:2011:652, apartado 29).

74. Es cierto que los artículos 2, letra l), y 5, apartado 1, de dicho Reglamento no precisan el trato que debe dispensarse a un adelanto del vuelo. No obstante, conforme a la jurisprudencia recordada en el apartado 46 de la presente sentencia, la interpretación de una disposición del Derecho de la Unión debe tener en cuenta su tenor, su contexto y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forma parte.

75. A este respecto, en relación con el contexto en el que se inscriben los artículos 2, letra l), y 5, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004, procede señalar que dicho Reglamento se refiere a los supuestos de adelanto de un vuelo en el marco de las ofertas de transporte alternativo previstas en el artículo 5, apartado 1, letra c), incisos ii) y iii), de dicho Reglamento. En efecto, esta última disposición establece que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo está obligado a compensar al pasajero cuyo vuelo haya sido cancelado, salvo que el transportista le informe de la cancelación en los plazos previstos en dicha disposición y le ofrezca un transporte alternativo que le permita salir con no más de una o dos horas de antelación, según el caso, con respecto a la hora de salida prevista, así como llegar a su destino final con menos de cuatro o dos horas de retraso, según el caso, con respecto a la hora de llegada inicialmente prevista.

76. De ello se deduce que el legislador de la Unión ha reconocido que un gran adelanto del vuelo puede ocasionar a los pasajeros graves molestias de análoga entidad a las de un retraso del vuelo, toda vez que un adelanto supone para los pasajeros la pérdida de la posibilidad de disponer libremente de su tiempo y de organizar su viaje o su estancia en función de sus expectativas.

77. Así sucede, en particular, cuando un pasajero que ha tomado todas las precauciones necesarias no puede embarcar en el avión debido al adelanto del vuelo que ha reservado. Así sucede también cuando el pasajero se ve obligado a adaptarse de manera significativa a la nueva hora de salida de su vuelo para poder tomarlo.

78. Además, ha de recordarse que el objetivo principal perseguido por el Reglamento n.º 261/2004 consiste, como se desprende en particular de su considerando 1, en garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros (sentencia de 17 de septiembre de 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, apartado 26 y jurisprudencia citada).

79. De este modo, el Tribunal de Justicia ha declarado que, conforme a ese objetivo, las disposiciones que conceden derechos a los pasajeros aéreos deben interpretarse en sentido amplio (sentencia de 22 de abril de 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, apartado 61 y jurisprudencia citada).

80. Así pues, dado que el Reglamento n.º 261/2004 tiene por objeto reparar de forma estandarizada e inmediata los distintos perjuicios constituidos por las graves molestias en el transporte aéreo de pasajeros (sentencia de 3 de septiembre de 2020, Delfly, C-356/19, EU:C:2020:633, apartado 25 y jurisprudencia citada) y habida cuenta de las graves molestias que pueden ocasionarse a los pasajeros en circunstancias como las mencionadas en el apartado 76 de la presente sentencia, procede interpretar el concepto de «cancelación» en el sentido de que comprende la situación en la que un vuelo es objeto de un gran adelanto.

81. A este respecto, procede distinguir entre las situaciones en las que el adelanto no tiene ninguna incidencia o tiene una incidencia insignificante en la posibilidad de que los pasajeros aéreos dispongan libremente de su tiempo y aquellas en las que se les causan graves molestias debido al gran adelanto del vuelo, como las descritas en los apartados 76 y 77 de la presente sentencia.

82. A efectos de distinguir un gran adelanto del vuelo de uno insignificante, es preciso inspirarse en los umbrales previstos en el artículo 5, apartado 1, letra c), incisos ii) y iii), del Reglamento n.º 261/2004.

83. Procede subrayar que el caso de un adelanto es diferente del de un retraso, en relación con el que el Tribunal de Justicia ha considerado que los pasajeros adquieren un derecho a compensación cuando sufren una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas con respecto a la duración inicialmente prevista por el transportista (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 57), puesto que los pasajeros deben movilizarse para poder embarcar en el avión como consecuencia del adelanto del vuelo reservado. Esta diferencia se desprende asimismo del hecho de que el legislador de la Unión, en el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento n.º 261/2004, admite retrasos de menos de dos horas, mientras que los adelantos no pueden superar una hora.

84. Del artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), de dicho Reglamento se desprende que cualquier adelanto de una hora o menos puede eximir al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo de su obligación de compensar al pasajero con arreglo al artículo 7 de dicho Reglamento. Así pues, procede considerar que un adelanto de más de una hora o de una hora o menos constituye la referencia para determinar si se trata de un gran adelanto o de uno insignificante a efectos de la aplicación del artículo 5 del citado Reglamento.

85. Esta interpretación respeta el equilibrio entre los intereses de los pasajeros aéreos y los de los transportistas aéreos encargados de efectuar un vuelo pretendido por el legislador de la Unión al adoptar el Reglamento n.º 261/2004 (véase, por analogía, la sentencia de 23 de octubre de 2012, Nelson y otros, C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657, apartado 39 y jurisprudencia citada).

86. En efecto, al tiempo que permite que los pasajeros sean compensados por las graves molestias ocasionadas por un gran adelanto de un vuelo, esta interpretación dispensa a los transportistas aéreos encargados de efectuar un vuelo de la obligación de abonar una compensación cuando informen a los pasajeros aéreos del adelanto del vuelo en las condiciones previstas en el artículo 5, apartado 1, letra c), incisos i) a iii), de dicho Reglamento.

87. Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la cuarta cuestión prejudicial en el asunto C-188/20 y a la primera cuestión prejudicial en el asunto C-146/20 que los artículos 2, letra l), y 5, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que un vuelo se reputa «cancelado» cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo lo adelanta más de una hora.

Quinta cuestión prejudicial en los asuntos C-188/20 y cuestión prejudicial única en el asunto C-270/20

88. Mediante su quinta cuestión prejudicial en el asunto C-188/20 y su cuestión prejudicial única en el asunto C-270/20, el Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional Civil y Penal de Düsseldorf) y el Landesgericht Korneuburg

(Tribunal Regional de Korneuburg) preguntan respectivamente, en esencia, si el artículo 7, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004 es aplicable a una situación en la que la hora de llegada de un vuelo adelantado se sitúa dentro de los límites temporales indicados en dicha disposición.

89. A este respecto, procede recordar que el apartado 2 del artículo 7 de dicho Reglamento establece que, en caso de que, en aplicación del artículo 8 del referido Reglamento, se ofrezca a los pasajeros la posibilidad de ser conducidos hasta el destino final en un transporte alternativo con una diferencia en la hora de llegada respecto a la prevista para el vuelo inicialmente reservado que no sea superior a dos, tres o cuatro horas, en función de la distancia del vuelo, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo tendrá derecho a reducir en un 50 % la compensación a tanto alzado prevista en el apartado 1 de dicho artículo 7.

90. Como ha señalado el Abogado General en el punto 105 de sus conclusiones, del artículo 7, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004 resulta expresamente que el derecho a reducir el importe de la compensación se refiere al supuesto en el que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrece un transporte alternativo que limite el retraso en la llegada al destino final. Por el contrario, esta disposición no menciona en modo alguno la situación en la que el pasajero llega, debido al adelanto de su vuelo, al destino final antes de la hora de llegada inicialmente prevista.

91. Debe añadirse, a este respecto, que el legislador de la Unión tuvo en cuenta tanto el adelanto como el retraso del vuelo en el marco de la oferta de transporte alternativo a que se refiere el artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004. Sin embargo, aun siendo consciente de las molestias que conlleva el adelanto de un vuelo, dicho legislador no consideró que un transporte alternativo ofrecido por el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo que permitiera limitar el alcance de las consecuencias perjudiciales de una salida adelantada pudiera dar lugar a una reducción del importe de la compensación.

92. Conceder tal posibilidad a un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que ofrece un transporte alternativo que da lugar a una llegada anticipada significaría autorizar sistemáticamente la reducción del importe de la compensación cuando dicho transportista realice un gran adelanto del vuelo.

93. Pues bien, al igual que se ha señalado en el marco de la cuarta cuestión prejudicial en el asunto C-188/20 y de la primera cuestión prejudicial en el asunto C-146/20, un gran adelanto de un vuelo ocasiona graves molestias que justifican la concesión de una compensación. Si por el mero hecho de que el pasajero no haya sufrido un retraso en la llegada a su destino final, y, por lo tanto, esta se sitúe dentro de los límites temporales indicados en el artículo 7, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004, debiera permitirse siempre en tal situación una reducción del importe de la compensación, se contravendría el objetivo de dicho Reglamento consistente en reforzar los derechos de los pasajeros que sufren graves molestias.

94. Habida cuenta de lo anterior, procede responder a la quinta cuestión prejudicial en el asunto C-188/20 y a la cuestión prejudicial única en el asunto C-270/20 que el artículo 7, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que no es aplicable a una situación en la que la hora de llegada de un vuelo adelantado se sitúa dentro de los límites temporales indicados en dicha disposición.

Sexta cuestión prejudicial en el asunto C-188/20 y segunda cuestión prejudicial en el asunto C-146/20

95. Mediante su sexta cuestión prejudicial en el asunto C-188/20, que es análoga a su segunda cuestión prejudicial planteada en el asunto C-146/20, el Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Düsseldorf) pregunta, en esencia, si los artículos 5, apartado 1, letra a), y 8, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que la información sobre el adelanto del vuelo comunicada al pasajero antes del inicio del vuelo puede constituir una «oferta de transporte alternativo» («conducción»), en el sentido de esta última disposición.

96. A este respecto, de la lectura conjunta de los artículos 5, apartado 1, letra a), y 8, apartado 1, letra b), de dicho Reglamento se desprende que el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo debe ofrecer a los pasajeros afectados por la cancelación de un vuelo la conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables, lo más rápidamente posible.

97. Pues bien, procede señalar que el adelanto del vuelo, como el que se produjo en las situaciones objeto de los asuntos C-188/20 y C-146/20, puede constituir una conducción «en condiciones de transporte comparables»,

en el sentido del artículo 8, apartado 1, letra b), del citado Reglamento, dado que solamente se modificaron los horarios de vuelo.

98. Además, una oferta de transporte alternativo consistente en un vuelo cuya hora de salida es anterior a la hora de salida del vuelo cancelado puede constituir una conducción efectuada «lo más rápidamente posible», en el sentido del artículo 8, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004, dado que esa oferta permite al pasajero llegar a su destino final lo antes posible.

99. Procede añadir que el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo está obligado a ofrecer al pasajero cuyo vuelo haya sido cancelado las distintas opciones contempladas en el artículo 8, apartado 1, letras a), b) y c), de dicho Reglamento (véase, en este sentido, la sentencia de 29 de julio de 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, apartado 58).

100. Así pues, para permitir al pasajero ejercer eficazmente sus derechos en caso de cancelación, en el sentido del considerando 20 de este Reglamento, incumbe al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo facilitarle toda la información relativa a los derechos derivados del artículo 8, apartado 1, de dicho Reglamento.

101. Habida cuenta de lo anterior, procede responder a la sexta cuestión prejudicial planteada en el asunto C-188/20 y a la segunda cuestión prejudicial planteada en el asunto C-146/20 que los artículos 5, apartado 1, letra a), y 8, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que la información sobre el adelanto del vuelo comunicada al pasajero antes del inicio del vuelo puede constituir una «oferta de transporte alternativo» («conducción»), en el sentido de esta última disposición.

Séptima cuestión prejudicial planteada en el asunto C-188/20

102. Mediante su séptima cuestión prejudicial en el asunto C-188/20, el Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Düsseldorf) pregunta, en esencia, si el artículo 14, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que obliga al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo a informar al pasajero aéreo de la razón social exacta y de la dirección de la empresa a la que puede reclamar una compensación con arreglo al artículo 7 de dicho Reglamento, así como de su importe exacto, y, en su caso, de los documentos que debe adjuntar a su reclamación de compensación.

103. A este respecto, procede recordar que, con arreglo al artículo 14, apartado 2, de dicho Reglamento, el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que deniegue el embarque o que cancele un vuelo debe proporcionar a cada uno de los pasajeros afectados un impreso en el que se indiquen las normas en materia de compensación y asistencia con arreglo a dicho Reglamento. En virtud de esta disposición, el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo también debe proporcionar un impreso equivalente a cada uno de los pasajeros afectados por un retraso de al menos dos horas.

104. Esta disposición debe leerse a la luz del considerando 20 del Reglamento n.º 261/2004, según el cual se debe informar exhaustivamente a los pasajeros de los derechos que les asisten, en particular en caso de cancelación de un vuelo, para que así puedan ejercerlos eficazmente.

105. En efecto, el ejercicio eficaz de los derechos derivados de este Reglamento presupone que se ponga al pasajero en condiciones de dirigirse eficazmente a la empresa a la que puede reclamar una compensación con arreglo al artículo 7 de dicho Reglamento, de modo que, a tal efecto, debe disponer de la razón social exacta de esa empresa y de su dirección.

106. Además, la información relativa a las normas en materia de compensación que debe facilitar el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, de conformidad con el artículo 14, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004, implica que se informe asimismo al pasajero del procedimiento que debe seguir para hacer valer sus derechos. A este respecto, corresponde al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo informar al pasajero de los documentos que debe adjuntar, en su caso, a su reclamación de compensación.

107. Por el contrario, el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no está obligado a informar al pasajero del importe exacto de la compensación que puede obtener, en su caso, con arreglo al artículo 7 de dicho Reglamento. En efecto, semejante información no se refiere a las «normas en materia de compensación y asistencia con arreglo al presente Reglamento», a efectos del artículo 14, apartado 2, del citado Reglamento, sino a su aplicación a un caso particular.

108. Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la séptima cuestión prejudicial planteada en el asunto C-188/20 que el artículo 14, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que obliga al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo a informar al pasajero aéreo de la razón social exacta y de la dirección de la empresa a la que puede reclamar una compensación con arreglo al artículo 7 de dicho Reglamento y, en su caso, a precisar los documentos que debe adjuntar a su reclamación de compensación. Sin embargo, no impone a dicho transportista la obligación de informar al pasajero aéreo del importe exacto de la compensación que puede obtener, en su caso, con arreglo al artículo 7 de dicho Reglamento.

Costas

109. Dado que el procedimiento tiene, para las partes de los litigios principales, el carácter de un incidente promovido por los órganos jurisdiccionales nacionales, corresponde a estos 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 Primera) declara:

1) El artículo 3, apartado 2, letra a), 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 el pasajero dispone de una «reserva confirmada», en el sentido de dicha disposición, cuando el operador turístico transmite a ese pasajero, con el que tiene una vinculación contractual, «otra prueba», en el sentido del artículo 2, letra g), del Reglamento, en la que se le promete transportarlo en un vuelo determinado, individualizado mediante la indicación de los lugares de salida y de llegada, de las horas de salida y de llegada, así como del número de vuelo, incluso en el supuesto de que el operador turístico no haya recibido una confirmación por parte del transportista aéreo de que se trate respecto de las horas de salida y de llegada de ese vuelo.

2) El artículo 2, letra b), del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que un transportista aéreo puede ser calificado de «transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo», en el sentido de dicha disposición, en relación con un pasajero cuando este ha celebrado un contrato con un operador turístico para un vuelo concreto operado por ese transportista aéreo sin que dicho transportista aéreo haya confirmado los horarios del vuelo o sin que el operador turístico haya realizado una reserva para ese pasajero con dicho transportista aéreo.

3) El artículo 2, letra h), el artículo 5, apartado 1, letra c), y el artículo 7, apartados 1, segunda frase, y 2, del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que la hora de llegada prevista de un vuelo, en el sentido de estas disposiciones, puede resultar, a efectos de la compensación debida con arreglo al artículo 7 de dicho Reglamento, de otra prueba, en el sentido del artículo 2, letra g), de dicho Reglamento, entregada al pasajero por el operador turístico.

4) Los artículos 2, letra l), y 5, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que un vuelo se reputa «cancelado» cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo lo adelanta más de una hora.

5) El artículo 7, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que no es aplicable a una situación en la que la hora de llegada de un vuelo adelantado se sitúa dentro de los límites temporales indicados en dicha disposición.

6) Los artículos 5, apartado 1, letra a), y 8, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que la información sobre el adelanto del vuelo comunicada al pasajero antes del inicio del vuelo puede constituir una «oferta de transporte alternativo» («conducción»), en el sentido de esta última disposición.

7) El artículo 14, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que obliga al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo a informar al pasajero aéreo de la razón social exacta y de la dirección de la empresa a la que puede reclamar una compensación con arreglo al artículo 7 de dicho Reglamento y, en su caso, a precisar los documentos que debe adjuntar a su reclamación de compensación. Sin embargo, no impone a dicho transportista la obligación de informar al pasajero aéreo del importe exacto de la compensación que puede obtener, en su caso, con arreglo al artículo 7 de dicho Reglamento.

Firmas

* Lengua de procedimiento: alemán.

Fuente sitio en internet del Tribunal de Justicias