

**SUMARIO:**

**Reserva de vuelo a través de una plataforma electrónica proporcionando dirección electrónica y teléfono en el proceso. Adelanto del vuelo superior a seis horas comunicado en una dirección, generada por la plataforma, distinta de la señalada por el pasajero.**

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 y habida cuenta de las graves molestias que pueden ocasionarse a los pasajeros, 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**. 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, 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 admite retrasos de menos de dos horas, mientras que los adelantos no pueden superar una hora. Cualquier adelanto de una hora o menos puede eximir al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo de su obligación de compensar al pasajero. 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**.

**La carga de la prueba de haber informado al pasajero de la cancelación del vuelo, así como del plazo en que se le ha informado, corresponderá al transportista** aéreo encargado de efectuar el vuelo, lo cual permite garantizar el elevado nivel de protección de los pasajeros. En presencia de un intermediario, el artículo 5.1 c) de dicho Reglamento se opone, en principio, a que se presuma realizada la comunicación por el prestador de servicios al destinatario del servicio de que se trata, para probar que se ha realizado la comunicación al pasajero. De hecho, si el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo únicamente se comunica con el intermediario, ello no es suficiente, por sí mismo, para considerar que se ha realizado la comunicación al pasajero. Sin embargo, si el pasajero autoriza expresamente al intermediario a recibir la información transmitida por el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo y dicha autorización es conocida por ese transportista, procede considerar que el artículo 5.1 c) no se opone a tal presunción.

Cuando el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no puede probar que el pasajero afectado ha sido informado de la cancelación de su vuelo al menos con dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista, está obligado a abonar una compensación. El cumplimiento por el transportista de las obligaciones que le incumben en virtud del Reglamento n.º 261/2004 se produce sin perjuicio de que tenga derecho a reclamar una compensación, de conformidad con el Derecho nacional aplicable, a cualquier persona, terceros incluidos, que haya provocado que dicho transportista incumpliera sus obligaciones, de lo que se desprende que **el Reglamento n.º 261/2004 no condiciona el derecho del transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo a reclamar una compensación a la existencia de un contrato que le vincule con el intermediario al que acudió el pasajero aéreo para reservar su vuelo**.

En virtud de lo expuesto, **el Tribunal de Justicia declara que:**

**1)** Los artículos 2, letra l), y 5, apartado 1, letra c), 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, 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**.

**2)** El cumplimiento de la obligación de informar con suficiente antelación al pasajero de la cancelación de su vuelo se debe apreciar exclusivamente con arreglo al artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el artículo 5, apartado 4, de dicho Reglamento.

**3)** El artículo 5, apartado 1, letra c), inciso i), del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que **no se considera que el pasajero** aéreo, que ha reservado un vuelo a través de un intermediario, **ha sido informado de la cancelación** de ese vuelo **cuando**, a pesar de que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo haya transmitido la información relativa a la cancelación al intermediario, a través del cual celebró el contrato de transporte aéreo con ese pasajero, al menos con dos semanas de

antelación con respecto a la hora de salida prevista, dicho **intermediario no ha informado al pasajero de esa cancelación en el plazo** previsto en la referida disposición **y ese pasajero no ha autorizado expresamente al intermediario a recibir la información transmitida por el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo.**

**PRECEPTOS:**

Directiva 2000/31/CE (Aspectos jurídicos de los servicios de la sociedad de la información en particular el comercio electrónico en el mercado interior), art. 11.1.

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, 5, 7.1 y 13.

**PONENTE:**

*Don M. Safjan.*

En el asunto C-263/20,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneubourg, Austria), mediante resolución de 26 de mayo de 2020, recibida en el Tribunal de Justicia el 15 de junio de 2020, en el procedimiento entre

**Airhelp Limited**

y

**Laudamotion GmbH,**

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. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de Airhelp Limited, por el Sr. D. Stanonik y la Sra. E Stanonik-Palkovits, Rechtsanwälte;
- en nombre de Laudamotion GmbH, por el Sr. M. Klemm, Rechtsanwalt;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. G. Braun y K. Simonsson, 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. La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7 del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91 (DO 2004, L 46, p. 1), así como del artículo 11 de la Directiva 2000/31/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2000, relativa a determinados aspectos jurídicos de los servicios de la sociedad de la información, en particular el comercio electrónico en el mercado interior (Directiva sobre el comercio electrónico) (DO 2000, L 178, p. 1).

2. Dicha petición se presentó en el contexto de un litigio entre Airhelp Limited y Laudamotion GmbH en relación con la negativa de esta a compensar a pasajeros aéreos, en cuyos derechos se subrogó Airhelp, por el adelanto de su vuelo.

### **Marco jurídico**

#### **Reglamento n.º 261/2004**

3. Los considerandos 1, 7, 12 y 15 del Reglamento n.º 261/2004 presentan el siguiente tenor:

«(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.

[...]

(7) Para garantizar la aplicación eficaz del presente Reglamento, las obligaciones que este impone deben incumbir al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, o que se proponga efectuarlo, con una aeronave propia, arrendada con o sin tripulación, o bajo cualquier otra modalidad.

[...]

(12) Asimismo, deben reducirse los trastornos y molestias que ocasiona a los pasajeros la cancelación de un vuelo. A fin de alcanzar este objetivo, debe inducirse a los transportistas aéreos a informar a los pasajeros de las cancelaciones antes de la hora de salida prevista y ofrecerles, además, un transporte alternativo razonable, de modo que los pasajeros puedan optar por otra solución. Los transportistas aéreos deben compensar a los pasajeros si no hacen lo anterior, excepto en el caso de que las cancelaciones se produzcan debido a circunstancias extraordinarias que no hubieran podido evitarse incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables.»

4. El artículo 2 de este Reglamento establece, bajo la rúbrica «Definiciones», lo siguiente:

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

[...]

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

5. El artículo 5 de ese mismo Reglamento, que lleva por título «Cancelación de vuelos», dispone en sus apartados 1 y 4:

«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.

[...]

4. La carga de la prueba de haber informado al pasajero de la cancelación del vuelo, así como del momento en que se le ha informado, corresponderá al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo.»

6. El artículo 7 del citado Reglamento, que lleva el encabezamiento «Derecho a compensación», dispone en su apartado 1:

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

a) 250 euros para vuelos de hasta 1 500 kilómetros;  
[...].»

7. El artículo 13 del Reglamento n.º 261/2004, titulado «Derecho de reparación», 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.»

### **Directiva 2000/31**

8. La sección 3, que lleva el encabezamiento «Contratos por vía electrónica», del capítulo II de la Directiva 2000/31 comprende los artículos 9 a 11 de esta Directiva. El artículo 11 de dicha Directiva, titulado «Realización de un pedido», dispone en su apartado 1:

«Los Estados miembros garantizarán que, excepto cuando las partes que no son consumidores así lo acuerden, en los casos en que el destinatario de un servicio efectúe su pedido por vía electrónica, se aplicarán los principios siguientes:

- el prestador de servicios debe acusar recibo del pedido del destinatario sin demora indebida y por vía electrónica,
- se considerará que se han recibido el pedido y el acuse de recibo cuando las partes a las que se dirigen puedan tener acceso a los mismos.»

### **Litigio principal y cuestiones prejudiciales**

9. Dos pasajeros aéreos reservaron, a través de una plataforma electrónica de reservas, un vuelo entre Palma de Mallorca (España) y Viena (Austria) operado por Laudamotion, transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo. Al realizar la reserva en dicha plataforma, los pasajeros proporcionaron sus direcciones electrónicas privadas y sus números de teléfono. La plataforma reservó el vuelo en nombre de los pasajeros en Laudamotion, generando una dirección electrónica específica para dicha reserva. Esta dirección era la única dirección de contacto de la que disponía Laudamotion.

10. La salida del vuelo reservado, prevista inicialmente el 14 de junio de 2018 a las 14.40, fue adelantada por el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo a las 08.25 del mismo día, lo que supone un adelanto de más de seis horas.

11. Airhelp, a la que los dos pasajeros han cedido sus posibles derechos a una compensación en virtud del Reglamento n.º 261/2004, interpuso una demanda ante el Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Distrito de Schwechat, Austria). Esta parte alega que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo debía abonar la suma total de 500 euros por los dos pasajeros con arreglo al artículo 7, apartado 1, letra a), de dicho Reglamento debido al adelanto de más de seis horas del vuelo en cuestión, del que los pasajeros no fueron informados hasta cuatro días antes de la salida prevista, a saber, el 10 de junio de 2018, por la plataforma de reservas.

12. Laudamotion cuestionó la procedencia de la petición de Airhelp alegando que el adelanto del vuelo de que se trata se había comunicado con suficiente antelación, los días 23 y 29 de mayo de 2018, a la dirección electrónica facilitada por la plataforma de reservas.

13. El Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Distrito de Schwechat) desestimó la demanda de Airhelp, por lo que esta interpuso un recurso de apelación contra la sentencia de dicho órgano jurisdiccional ante el Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Austria), el órgano jurisdiccional remitente. Este se pregunta, en particular, si el adelanto de un vuelo constituye una «cancelación», en el sentido del Reglamento n.º 261/2004, y por el alcance de la obligación de información del transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo.

14. A este respecto, el órgano jurisdiccional remitente indica que comparte la posición del Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Alemania) según la cual el gran adelanto de un vuelo supone el abandono del horario inicial del vuelo y, por lo tanto, una «cancelación», en el sentido del artículo 2, letra l), del referido Reglamento.

15. Por lo que respecta a la cuestión de si los pasajeros en el litigio principal fueron correctamente informados del adelanto de su vuelo, el órgano jurisdiccional remitente señala que, en virtud de la legislación austriaca que transpone la Directiva 2000/31, se genera una presunción de notificación no solo en los supuestos contemplados en el artículo 11, apartado 1, de esta Directiva, sino también a raíz de un simple intercambio de declaraciones por correo electrónico. A su entender, esto significa, en una situación como la que es objeto del litigio principal, que se considera que se ha informado a un pasajero del adelanto de su vuelo cuando la declaración del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo se encuentra a disposición de dicho pasajero. Por consiguiente, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta si procede aplicar la legislación nacional, la Directiva 2000/31 o el Reglamento n.º 261/2004 para determinar si se ha informado correctamente a los pasajeros en el litigio principal sobre el adelanto de su vuelo.

16. En estas circunstancias, el Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Deben interpretarse los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7 del [Reglamento n.º 261/2004] en el sentido de que el pasajero tiene derecho a compensación cuando la hora de salida del vuelo ha sido adelantada de las 14.40 a las 8.25 del mismo día?

2) ¿Debe interpretarse el artículo 5, apartado 1, letra c), [...] i) a iii), del Reglamento n.º 261/2004 en el sentido de que, para determinar si el pasajero fue informado de la cancelación, ha de atenderse exclusivamente a dicha disposición y de que se opone a la aplicación de la normativa nacional relativa a la recepción de las declaraciones, adoptada en transposición de la [Directiva 2000/31] y que contiene una ficción de recepción?

3) ¿Deben interpretarse el artículo 5, apartado 1, letra c), incisos i) a iii), del Reglamento n.º 261/2004 y el artículo 11 de la Directiva [2000/31] en el sentido de que, en caso de reserva de un vuelo por el pasajero a través de una plataforma de reservas, si el pasajero ha indicado su número de teléfono y su dirección de correo electrónico y, sin embargo, la plataforma de reservas ha transmitido al transportista aéreo el número de teléfono y una dirección de correo electrónico generada automáticamente por ella, la notificación del aviso de adelanto del vuelo a la dirección de correo electrónico generada automáticamente constituye una comunicación o recepción del aviso de adelanto [de la salida] del vuelo aunque la plataforma de reservas no reenvíe la comunicación del transportista aéreo al pasajero o lo haga con retraso?»

## **Sobre las cuestiones prejudiciales**

### ***Primera cuestión prejudicial***

17. Mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si los artículos 2, letra l), y 5, apartado 1, letra c), 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.

18. 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».

19. El citado Reglamento no define el concepto de «vuelo». No obstante, según reiterada jurisprudencia, 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» (sentencia de 4 de julio de 2018, Wirth y otros, C-532/17, EU:C:2018:527, apartado 19 y jurisprudencia citada).

**20.** 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).

**21.** 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).

**22.** 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, según reiterada jurisprudencia, la interpretación de una disposición del Derecho de la Unión debe tener en cuenta su tenor, así como 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).

**23.** 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.

**24.** 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.

**25.** 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.

**26.** 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).

**27.** 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).

**28.** 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 24 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.

**29.** 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 24 y 25 de la presente sentencia.

**30.** 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.

**31.** 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.

**32.** 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.

**33.** 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).

**34.** 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.

**35.** Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la primera cuestión prejudicial que los artículos 2, letra l), y 5, apartado 1, letra c), 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.

### ***Segunda cuestión prejudicial***

**36.** Mediante su segunda cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el cumplimiento de la obligación de informar con suficiente antelación al pasajero aéreo de la cancelación de su vuelo se debe apreciar exclusivamente con arreglo al artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004 y no con arreglo al Derecho nacional, que transpone el artículo 11 de la Directiva 2000/31, relativo a la notificación en los contratos celebrados por vía electrónica.

**37.** Por lo que respecta, en primer lugar, al artículo 11 de la Directiva 2000/31, este prevé, en su apartado 1, que los Estados miembros garantizarán que, en los casos en que el destinatario de un servicio efectúe su pedido por vía electrónica, por una parte, el prestador de servicios «acus[e] recibo del pedido al destinatario sin demora indebida y por vía electrónica» y, por otra parte, «se consider[e] que se han recibido el pedido y el acuse de recibo cuando las partes a las que se dirigen puedan tener acceso a los mismos».

**38.** La aplicación del artículo 11 presupone que el prestador de servicios dispone de un medio para contactar directamente con el destinatario del servicio, que ha efectuado su pedido por vía electrónica.

**39.** Pues bien, como señaló el Abogado General en el punto 23 de sus conclusiones, la información relativa a la cancelación de un vuelo, en el sentido del artículo 5 del Reglamento n.º 261/2004, no constituye ni un «pedido» ni un «acuse de recibo», en el sentido del artículo 11 de la Directiva 2000/31, de modo que una situación como la controvertida en el litigio principal queda excluida del ámbito de aplicación material de dicho artículo 11.

**40.** A continuación, por lo que respecta a la disposición nacional controvertida en el litigio principal, el órgano jurisdiccional remitente indica que esta va más allá de la Directiva 2000/31 en la medida en que la presunción de recepción prevista en el artículo 11, apartado 1, de dicha Directiva no solo se aplica a los «pedidos» y a los «acuses de recibo», sino también a todos los demás documentos electrónicos jurídicamente relevantes, incluidos los documentos relativos a la reserva de vuelos y a las modificaciones de dicha reserva. Sin embargo, esta disposición nacional, no puede menoscabar los requisitos de aplicación de las disposiciones del Reglamento n.º 261/2004.

**41.** A este respecto, procede señalar que el artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004 establece que los pasajeros cuyo vuelo haya sido cancelado tendrán derecho a una compensación, a menos que se les informe de esa cancelación con arreglo a lo previsto en el artículo 5, apartado 1, letra c), incisos i) a iii), de este Reglamento.

**42.** En este contexto, es importante resaltar que el artículo 5 de dicho Reglamento establece un requisito adicional a cargo del transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo. En efecto, de su apartado 4 resulta que la carga de la prueba de haber informado al pasajero de la cancelación del vuelo, así como del plazo en que se le ha informado, corresponderá al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo. El hecho de que esa carga corresponda al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo permite garantizar el elevado nivel de protección de los pasajeros que se contempla en el considerando 1 del Reglamento n.º 261/2004.

**43.** En el caso de autos, como se deduce de los hechos del litigio principal, la reserva se efectuó a través de un intermediario. En presencia de un intermediario, el artículo 5, apartado 1, letra c), de dicho Reglamento se opone, en principio, a la aplicación de una presunción, como la que resulta de las disposiciones nacionales controvertidas en el litigio principal, en virtud de la cual se presume realizada la comunicación por el prestador de servicios al destinatario del servicio de que se trata, para probar que se ha realizado la comunicación al pasajero. De hecho, si el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo únicamente se comunica con el intermediario, ello no es suficiente, por sí mismo, para considerar que se ha realizado la comunicación al pasajero.

**44.** Sin embargo, si el pasajero autoriza expresamente al intermediario a recibir la información transmitida por el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo y dicha autorización es conocida por ese transportista, procede considerar que el artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004 no se opone a una presunción como la que resulta de la normativa nacional controvertida en el litigio principal.

**45.** Corresponde al órgano jurisdiccional remitente verificar estos elementos en relación con las circunstancias del litigio principal.

**46.** Habida cuenta de lo anterior, procede responder a la segunda cuestión prejudicial que el cumplimiento de la obligación de informar con suficiente antelación al pasajero de la cancelación de su vuelo se debe apreciar exclusivamente con arreglo al artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el artículo 5, apartado 4, de dicho Reglamento.

### ***Tercera cuestión prejudicial***

**47.** Mediante su tercera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso i), del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que se considera que el pasajero aéreo, que ha reservado un vuelo a través de un intermediario, ha sido informado de la cancelación de ese vuelo cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ha transmitido la información relativa a la cancelación al intermediario, a través del cual celebró el contrato de transporte aéreo con ese pasajero, al menos con dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista, sin que dicho intermediario haya informado al pasajero de esa cancelación en el plazo previsto en la referida disposición.

**48.** Esta cuestión se basa en la premisa de que el pasajero no ha autorizado al intermediario a recibir la información transmitida por el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, según lo señalado en el apartado 44 de la presente sentencia.

**49.** El artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004 establece que, en caso de cancelación de un vuelo, los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7 de dicho Reglamento, a menos que se les informe de la cancelación con arreglo a lo previsto en esta primera disposición.

**50.** Como se ha recordado en el apartado 42 de la presente sentencia, el artículo 5, apartado 4, de dicho Reglamento dispone que la carga de la prueba de haber informado al pasajero, en plazo, de la cancelación del vuelo corresponderá al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo.

**51.** Del tenor inequívoco de estas disposiciones se desprende que, cuando el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no puede probar que el pasajero afectado ha sido informado de la cancelación de su vuelo al menos con dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista, está obligado a abonar una compensación conforme al artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004.



**52.** A este respecto, el Tribunal de Justicia ya ha declarado que tal interpretación no solamente es válida cuando el contrato de transporte se ha concluido directamente entre el pasajero en cuestión y el transportista aéreo, sino también cuando ese contrato se ha celebrado por intermediación de un tercero como, en el asunto principal, una plataforma en línea (véase, en este sentido, la sentencia de 11 de mayo de 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, apartado 26).

**53.** En efecto, como resulta tanto del artículo 3, apartado 5, como de los considerandos 7 y 12 del Reglamento n.º 261/2004, solo el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, o que se proponga efectuarlo, está obligado a abonar una compensación a los pasajeros si no se cumplen las obligaciones establecidas en este Reglamento, incluida, en particular, la obligación de información prevista en su artículo 5, apartado 1, letra c) (sentencia de 11 de mayo de 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, apartado 27).

**54.** No obstante, procede observar que el cumplimiento, por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, de las obligaciones que le incumben en virtud del Reglamento n.º 261/2004 se produce sin perjuicio de que este transportista tenga derecho a reclamar una compensación, de conformidad con el Derecho nacional aplicable, a cualquier persona, terceros incluidos, que haya provocado que dicho transportista incumpliera sus obligaciones, como prevé el artículo 13 de dicho Reglamento (véase, en este sentido, la sentencia de 11 de mayo de 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, apartado 29 y jurisprudencia citada).

**55.** Por tanto, de la mención expresa a terceros contenida en dicho artículo se desprende que el Reglamento n.º 261/2004 no condiciona el derecho del transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo a reclamar una compensación a la existencia de un contrato que le vincule con el intermediario al que acudió el pasajero aéreo para reservar su vuelo.

**56.** Habida cuenta de lo anterior, procede responder a la tercera cuestión prejudicial que el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso i), del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que no se considera que el pasajero aéreo, que ha reservado un vuelo a través de un intermediario, ha sido informado de la cancelación de ese vuelo cuando, a pesar de que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo haya transmitido la información relativa a la cancelación al intermediario, a través del cual celebró el contrato de transporte aéreo con ese pasajero, al menos con dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista, dicho intermediario no ha informado al pasajero de esa cancelación en el plazo previsto en la referida disposición y ese pasajero no ha autorizado expresamente al intermediario a recibir la información transmitida por el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo.

### **Costas**

**57.** Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional remitente, corresponde a este resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Primera) declara:

**1) Los artículos 2, letra l), y 5, apartado 1, letra c), 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, 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.**

**2) El cumplimiento de la obligación de informar con suficiente antelación al pasajero de la cancelación de su vuelo se debe apreciar exclusivamente con arreglo al artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el artículo 5, apartado 4, de dicho Reglamento.**

**3) El artículo 5, apartado 1, letra c), inciso i), del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que no se considera que el pasajero aéreo, que ha reservado un vuelo a través de un intermediario, ha sido informado de la cancelación de ese vuelo cuando, a pesar de que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo haya transmitido la información relativa a la cancelación al intermediario, a través del cual celebró el contrato de transporte aéreo con ese pasajero, al menos con dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista, dicho intermediario no ha informado al pasajero de esa cancelación en el plazo previsto en la referida disposición y ese pasajero no ha autorizado**

**expresamente al intermediario a recibir la información transmitida por el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo.**

Firmas

\* Lengua de procedimiento: alemán.

Fuente: sitio internet del Tribunal de Justicia.