

## Versión anonimizada

Traducción

C-188/20 - 1

Asunto C-188/20

**Petición de decisión prejudicial:**

**Fecha de presentación:**

30 de abril de 2020

**Órgano jurisdiccional remitente:**

Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Düsseldorf, Alemania)

**Fecha de la resolución de remisión:**

6 de abril de 2020

**Partes demandantes y apelantes:**

JG

LH

MI

NJ

**Parte demandada y apelada:**

Azurair GmbH (en liquidación)

**Parte coadyuvante:**

alltours flugreisen gmbh

---

[omissis]

I.

[omissis]

**Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Düsseldorf)**

## Resolución

En el litigio entre

1. el menor JG, representado legalmente por LH y MI,
2. LH,
3. MI,
4. el menor NJ, representado legalmente por LH y MI,

partes demandantes y apelantes,

[omissis]

y

Azurair GmbH (en liquidación), representada por la liquidadora OP,

parte demandada y apelada,

[omissis]

[omissis]

parte coadyuvante:

alltours flugreisen gmbh, [omissis]

Düsseldorf,

[omissis]

la Sala Vigésimosegunda de lo Civil del Landgericht Düsseldorf,

tras la vista celebrada el 28 de febrero de 2020,

[omissis]

**ha resuelto:**

Suspender el procedimiento.

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

1. ¿Dispone un pasajero de una «reserva confirmada» en el sentido del 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 (DO 2004, L 46, p. 1), cuando ha recibido de un operador turístico con el que tiene una relación contractual «otra prueba» en el sentido del artículo 2, letra g), del Reglamento n.º 261/2004 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 ante 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 el vuelo en el sentido del artículo 2, letra b), del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 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 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 derivarse la «hora de llegada prevista» de un vuelo, a los efectos de los artículos 2, letra h), 5, apartado 1, letra c), y 7, apartados 1, párrafo segundo, y 2, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, de «otra prueba» expedida al pasajero por un operador turístico, o debe atenderse a tal fin al billete según el artículo 2, letra f), del Reglamento n.º 261/2004?

4. ¿Se produce una cancelación de un vuelo en el sentido de los artículos 2, letra l), y 5, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo 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 (CE) 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 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 (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, que el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo informe al pasajero sobre la razón social y la

dirección exactas en las que puede exigir las diferentes compensaciones, escalonadas según la distancia, y, en su caso, sobre qué documentos debe adjuntar a su solicitud?

### **Fundamentos:**

#### I.

Los demandantes reclaman a la demandada el pago de compensaciones con arreglo al artículo 7, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, 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, por un gran retraso en la llegada o la cancelación de vuelos.

El 15 de enero de 2018, la demandante n.º 2 reservó en una agencia de viajes, para ella misma y para los demás demandantes, un viaje combinado con destino a Side (Turquía), que la coadyuvante en apoyo de la demandada (en lo sucesivo, «coadyuvante») ofertaba como operador turístico. Dicho viaje incluía el transporte aéreo a Antalya (Turquía) y el regreso. La demandante n.º 2 recibió un documento denominado «alta de viaje» [*omissis*] en el que se indicaban los vuelos de la demandada. Como vuelo de ida figuraba el vuelo número ARZ 8711 de Düsseldorf a Antalya el 15 de julio de 2018, para el que se indicaba como hora de salida las 6.00 y como hora de llegada las 10.30 (todas las indicaciones en hora local). Como vuelo de vuelta figuraba el vuelo número ARZ 8712 de Antalya a Düsseldorf el 5 de agosto de 2018, con salida a las 12.00 y llegada a las 14.45. Debajo de esta información, en el «alta de viaje» se indicaba lo siguiente: «HORARIOS DE VUELO ESTIMADOS — POR SU PROPIA SEGURIDAD, PRACTIQUE LOS VUELO EN SUS BILLETES.» \*

De hecho, los demandantes fueron transportados en los vuelos de la demandada números ARZ 8711 y 8712 a lo largo de una distancia de 2 482 km en cada trayecto, de Düsseldorf a Antalya y de vuelta, pero en el vuelo de ida los demandantes no alcanzaron su destino final hasta el 16 de julio de 2018 a las 1.19. El vuelo de vuelta se realizó a las 5.10 el 5 de agosto de 2018. Ni en el vuelo de ida ni en el vuelo de vuelta se proporcionó a los demandantes el impreso previsto en el artículo 14, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004.

En estas circunstancias, los demandantes reclaman a la demandada una compensación con arreglo al Reglamento n.º 261/2004 por importe de 400 euros por persona, tanto por el vuelo de ida como por el vuelo de vuelta. Consideran que el vuelo de ida, partiendo de las indicaciones que figuran en el «alta de viaje», se efectuó con un retraso de más de tres horas en la llegada. A su juicio, el vuelo de

\* [N. del T.: La frase en alemán que se recoge en el texto de la petición de decisión prejudicial tampoco tiene un sentido claro. Literalmente viene a decir más o menos lo que aquí se indica.]

vuelta fue cancelado, pues adelantar un vuelo supone una cancelación en el sentido del artículo 5, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004. Exponen que disponían de reservas confirmadas para vuelos con los siguientes horarios programados: de las 6.00 a las 10.30 (vuelo de ida) y de las 12.00 a las 14.45 (vuelo de vuelta). Además, los demandantes reclaman que se les exima de tener que abonar los honorarios de su representante procesal generados como consecuencia de la reclamación precontenciosa de las compensaciones, si bien el representante procesal fue mandatado antes de que los demandantes constituyeran en mora a la demandada.

Ante el Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de lo Civil y Penal de Düsseldorf, Alemania), en primera instancia, la demandada se defendió alegando que los vuelos no habían sido planificados por ella con los horarios de vuelo indicados en el «alta de viaje». Su planificación se corresponde con la información que figura en la «Confirmación de viaje/Factura» expedida por Anex Tour GmbH el 22 de enero de 2018 a la coadyuvante. Conforme a dicho documento, el vuelo de ida debía efectuarse el 15 de julio de 2018 de las 20.05 a las 0.40 del día siguiente y el vuelo de vuelta el 5 de agosto de 2018 de las 8.00 a las 10.50. Por consiguiente, el 15 de agosto de 2018, el vuelo ARZ 8711 no se efectuó con un retraso a la llegada igual o superior a tres horas. Por lo que respecta al vuelo ARZ 8712, la demandada considera que el adelanto de un vuelo no constituye una cancelación en el sentido del artículo 2, letra l), del Reglamento n.º 261/2004. Además, invoca el derecho a reducir la compensación con arreglo al artículo 7, apartado 2, letra b), del Reglamento, puesto que los demandantes simplemente llegaron a Düsseldorf, su destino final, dos horas y cincuenta minutos antes de lo previsto.

El Amtsgericht desestimó la demanda al considerar que el «alta de viaje» de la agencia de viajes, presentada por los demandantes, no constituía una confirmación de reserva a los efectos del artículo 2, letra g), del Reglamento n.º 261/2004. Según los propios términos del título, no se trataba de una confirmación de una reserva por parte de la demandada o de un operador turístico. Además, indicaba claramente que los horarios de vuelo eran solo estimaciones. Consideró el referido órgano jurisdiccional que de este contexto se desprendería que, en cualquier caso, los horarios de vuelo indicados en dicho documento aún no habían sido aceptados ni registrados. Por lo tanto, entendió que la información de vuelo carecía de la necesaria fuerza vinculante.

## II.

Por lo que respecta al vuelo de ida el 15 de agosto de 2018, el razonamiento expuesto solamente resistirá una revisión judicial si cabe considerar que la demandada no es el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo indicado en la «confirmación de viaje», con las 10.30 como hora de llegada programada, y que los demandantes no disponían de reservas confirmadas para ese vuelo.

Los demandantes consideran que la respuesta debe ser afirmativa y, por consiguiente, interpusieron recurso de apelación contra la sentencia del

Amtsgericht Düsseldorf. En cambio, la demandada y la coadyuvante defienden la resolución impugnada.

Por lo que respecta al vuelo de vuelta, los datos de vuelo indicados en el alta de viaje no son determinantes, puesto que actualmente es incontrovertido entre las partes del litigio que el vuelo ARZ 8712 se adelantó al menos de las 8.00 a las 5.10. Sin embargo, las partes discrepan acerca de si un adelanto constituye una cancelación en el sentido del artículo 5, apartado 1, en relación con el artículo 2, letra l), del Reglamento n.º 261/2004.

### III.

El éxito de la apelación de los demandantes, en lo que concierne al vuelo de ida y a los derechos a obtener una compensación por gran retraso reclamados a ese respecto, depende esencialmente de si una confirmación de reserva procedente de un operador turístico que a su vez no se basa en una reserva concordante con el transportista aéreo al que se reclama la compensación prevista en el artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 (en lo sucesivo, «reserva de cobertura») puede considerarse una «reserva confirmada» en el sentido del artículo 3, apartado 2, letra a), del citado Reglamento; de si, en tal caso, el transportista aéreo a quien se reclama debe ser considerado «transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo» en el sentido del artículo 2, letra b), del Reglamento n.º 261/2004, y de si la «hora de llegada prevista» de un vuelo se puede determinar a partir de dicha confirmación de reserva de un operador turístico.

Los pasajeros de los vuelos con gran retraso en la llegada pueden invocar el derecho a obtener una compensación frente al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo si llegan al destino final tres o más horas después de la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo (Tribunal de Justicia, sentencia de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon/Condor y otros, C-402/07 y C-432/07, apartado 69, confirmada por las sentencias de 23 de octubre de 2012, Nelson/Lufthansa y otros, C-581/10 y C-629/10, y de 26 de febrero de 2013, Air France/Folkerts, C-11/11, apartado 33).

#### 1.

Con arreglo a su artículo 3, apartado 2, letra a), la aplicabilidad del Reglamento n.º 261/2004 depende, antes de nada, de que los pasajeros «dispongan de una reserva confirmada en el vuelo de que se trate». El concepto de «reserva» se define en el artículo 2, letra g), de dicho Reglamento. Según esta disposición, «otra prueba» distinta de un «billete» en el sentido de la letra f) del artículo 2 de dicho Reglamento constituye también una «reserva» cuando demuestre que la reserva ha sido aceptada y registrada por «el operador turístico». Según la jurisprudencia del Bundesgerichtshof alemán (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Alemania; en lo sucesivo, «BGH»), la «reserva confirmada» también puede resultar de un justificante expedido por el turoperador, es decir, por el operador turístico, del que se desprenda de manera vinculante el transporte aéreo previsto

con un vuelo determinado, individualizado generalmente con el número de vuelo y el horario [omissis]. También en opinión de la Sala, de la combinación de los artículos 3, apartado 2, letra a), y 2, letra g), del Reglamento se desprende que tal prueba debe bastar para dar lugar a que se aplique el Reglamento n.º 261/2004. Para ello no es necesario que al documento de reserva expedido por el operador turístico subyazca también una «reserva de cobertura» concordante con el transportista aéreo de que se trate.

## 2.

No obstante, en opinión de esta Sala, los derechos de los demandantes frente a la demandada a obtener una compensación por el vuelo de ida dependen de si esta, contando con Anex Tour GmbH, se había comprometido frente a la coadyuvante a transportar a los demandantes el 15 de julio de 2018 en el vuelo ARZ 8711, cuya hora de llegada prevista eran las 10.30, pues solamente en ese caso habría tenido la intención de efectuar el vuelo así individualizado también en nombre del operador turístico, la coadyuvante, que tenía una relación contractual con los demandantes [artículo 2, letra b), del Reglamento n.º 261/2004] y, en consecuencia, gozaría de legitimación pasiva como transportista aéreo encargado de efectuar dicho vuelo. Sin embargo, tal intención del transportista aéreo implica necesariamente que el operador turístico haya comunicado previamente a ese transportista su deseo de transportar al pasajero en cuestión en un vuelo que el transportista aéreo ha ofrecido en los círculos interesados. Pues bien, tal comunicación constituye una reserva por parte del operador turístico. Por ello, también en opinión de esta Sala, siempre es necesaria una reserva de cobertura concordante del operador turístico y, a falta de tal reserva, una «prueba» expedida por este en el sentido del artículo 2, letra g), del Reglamento n.º 261/2004 no será suficiente a efectos de la compensación por denegación de embarque, por cancelación o por gran retraso.

## 3.

A juicio de esta Sala, la «hora de llegada inicialmente prevista», en el sentido de la jurisprudencia antes citada del Tribunal de Justicia, no puede deducirse de una prueba expedida por un operador turístico sin haberse concertado con el transportista aéreo de que se trate.

También hacen referencia a la «hora de llegada prevista» los artículos 2, letra h), 5, apartado 1, letra c), 6, apartado 1, y 7, apartados 1, párrafo segundo, y 2, del Reglamento n.º 261/2004. En la sentencia Air France/Folkerts, el Tribunal de Justicia precisó que el retraso debe apreciarse, a efectos de la compensación prevista en el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004, con respecto a la hora de llegada programada al destino final. En cuanto al concepto de «destino final», se remitió, en el apartado 34, a la definición del artículo 2, letra h), del Reglamento n.º 261/2004. Con arreglo a dicha disposición, el destino final es 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. Por tanto, el

Tribunal de Justicia, en la sentencia mencionada, para determinar el destino final atendió al billete con arreglo al artículo 2, letra f), es decir, al título impreso en papel, o a su equivalente en forma no impresa, expedido o autorizado por el transportista aéreo o por su agente autorizado, es decir, al documento físico o electrónico en el que se materializa el derecho del pasajero a ser transportado. No recurrió a «otra prueba» en el sentido del artículo 2, letra g), del Reglamento n.º 261/2004 («reserva»).

Si esto se aplica a la determinación de la hora de llegada prevista a efectos de la compensación, se llega a la conclusión de que también a tal efecto debe atenderse al «billete» expedido al pasajero, de modo que una mención diferente que figure en la «reserva» no será relevante. Así, en este asunto, el «alta de viaje» de los demandantes de 15 de enero de 2018 [omissis] quedaría descartada *a priori* como base para determinar la hora de llegada prevista, sin que sea relevante si tan siquiera puede considerarse una «reserva confirmada» en el sentido del artículo 3, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 261/2004. Además, tampoco cumple los requisitos de un «billete» establecidos en el artículo 2, letra f), del Reglamento, puesto que no puede considerarse que con ella un agente autorizado por la demandada otorgase un «derecho» a ser transportados en los vuelos indicados. El «alta de viaje» solo permite suponer que tenía por objeto documentar la declaración de alta relativa a un viaje combinado organizado por la coadyuvante. En el caso de autos falta un documento claramente identificable como «billete».

En cualquier caso, según esta Sala, la «hora de llegada prevista» no puede resultar de «otra prueba» expedida por un operador turístico que no mantenga una relación contractual con el transportista aéreo respecto del vuelo de que se trate, pues la programación de vuelos incumbe únicamente al transportista aéreo. Un transportista aéreo habrá programado un vuelo si lo ha incorporado a su plan de vuelos y, por tanto, ha fijado los lugares de salida y de destino, las horas de salida y de llegada, lo ha provisto de un número y ha autorizado que se realicen reservas [omissis]. Mientras no haya reservas de plazas en un vuelo como el descrito, el transportista aéreo podrá modificar o cancelar la programación, sin que los pasajeros puedan derivar de ello derechos a obtener una compensación. Así resulta del artículo 2, letra l), del Reglamento n.º 261/2004. De ello se deduce que «otra prueba», en el sentido del artículo 2, letra g), del Reglamento n.º 261/2004, emitida por un operador turístico antes de tal reserva es inadecuada, al menos en estas circunstancias, para fundamentar derechos a obtener una compensación. Esto se opone al hecho de admitir que esa «otra prueba» sea siempre suficiente para fundamentar derechos a obtener una compensación cuando el transportista aéreo de que se trate no realice el vuelo señalado o lo haga en otro horario.

#### 4.

Asimismo, tampoco el artículo 13 del Reglamento n.º 261/2004 puede llevar a una conclusión diferente, ya que esta Sala no logra comprender cómo el transportista aéreo frente a quien se reclama puede ejercitar una acción de regreso contra el operador turístico cuando no existe una relación contractual entre ambos, mientras

que el transportista aéreo debe satisfacer los derechos a obtener compensación previstos en el Reglamento n.º 261/2004 que se ejercitan frente a él por el incumplimiento de un plan de vuelos que no ha establecido él mismo. A este respecto, según esta Sala, la exigencia de que se garantice un elevado nivel de protección de los pasajeros (considerando 1 del Reglamento n.º 261/2004) tampoco puede llevar a una conclusión diferente. Frente al operador turístico con el que el pasajero de que se trate esté contractualmente vinculado podrá este pasajero ejercitar una acción de regreso por los daños individuales que haya sufrido por haber confiado en la información errónea relativa a la programación del vuelo que aquel le proporcionó.

#### IV.

Por lo que se refiere a los derechos a obtener una compensación invocados por los demandantes en relación con el vuelo de vuelta conforme a lo previsto en el artículo 5, apartado 1, en relación con el artículo 7, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004, es determinante saber si un adelanto de al menos dos horas y cincuenta minutos, de las 8.00 a las 5.10, constituye una cancelación en el sentido del artículo 2, letra l), del Reglamento.

##### 1.

La «cancelación» es, según su definición legal en el artículo 2, letra l), del Reglamento n.º 261/2004, la no realización de un vuelo programado y en el que había reservada al menos una plaza. La «no realización» del vuelo programado se diferencia de un «retraso» y se caracteriza por el hecho de que se abandona la planificación inicial del vuelo (véase Tribunal de Justicia, sentencia de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros/Condor y Böck y otros/Air France, C-402/07 y C-432/07, apartados 33 y siguientes). Hasta la fecha, el Tribunal de Justicia aún no ha aclarado si procede apreciar un abandono de la programación también si el vuelo se adelanta en dos horas y cincuenta minutos.

Según la jurisprudencia del BGH [*omissis*], al menos un adelanto no insignificante de un vuelo programado, adelanto llevado a cabo por el transportista aéreo, constituye una cancelación (vinculada a una oferta de transporte alternativo) que puede dar lugar a un derecho a obtener compensación con arreglo al artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004. El BGH [*omissis*] considera que hay cancelación cuando la compañía aérea no lleva a cabo definitivamente el vuelo según la planificación original, incluso si se transfiere a los pasajeros a otro vuelo. Según el BGH, esto ha sido aclarado por la jurisprudencia del Tribunal de Justicia (sentencia de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon/Condor; también en la sentencia de 13 de octubre de 2011, Sousa Rodríguez/Air France, C-83/10) desarrollada para delimitar los elementos constitutivos de la cancelación de los del gran retraso. En ese sentido, entiende que la planificación original tampoco se lleva a cabo cuando se adelanta un vuelo en varias horas.

Pues bien, esta Sala tiene dudas acerca del acierto de esta interpretación del Derecho de la Unión por parte del BGH.

El hecho de que el Reglamento n.º 261/2004 no mencione en ninguna parte el adelanto de un vuelo y no establezca normas para ese supuesto tampoco constituye, en opinión de esta Sala, un obstáculo efectivo para la interpretación del artículo 2, letra l), acogida por la jurisprudencia del BGH. Con arreglo a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, es posible en principio constatar una cancelación cuando el vuelo inicialmente previsto que se haya visto retrasado se transfiera a otro vuelo, es decir, cuando se abandone la programación del vuelo inicial y sus pasajeros se unan a los de otro vuelo también programado, con independencia del vuelo para el que los pasajeros transferidos hubieran efectuado su reserva. A este respecto, solo importa la situación individual de cada pasajero así transportado, es decir, el hecho de que, en lo que atañe al pasajero en cuestión, la programación inicial del vuelo se haya abandonado (Tribunal de Justicia, sentencia Sousa Rodríguez, apartados 30 y 31). No obstante, el Tribunal de Justicia también ha precisado que el mero hecho de que la hora de salida efectiva difiera con respecto a la hora de salida programada no constituye, por sí solo, una cancelación. Los vuelos que sufren retraso, con independencia del tiempo por el que se prolongue, no pueden tenerse por cancelados si su salida se ajusta a la programación inicialmente prevista (sentencia Sturgeon/Condor, apartados 32 y 34). Por consiguiente, esta Sala no duda de que el adelanto de un vuelo tiene por efecto modificar la programación inicialmente prevista del vuelo, en el sentido de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia.

Esta Sala alberga dudas sobre la correcta interpretación del artículo 2, letra l), del Reglamento n.º 261/2004 que se deben a que la función de programación del vuelo por el transportista aéreo encargado de efectuarlo que indiscutiblemente implica adelantar un vuelo no conduce necesariamente a inconvenientes que, como sucede con las cancelaciones a corto plazo sin oferta de transporte alternativa conforme al artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento o con los grandes retrasos, deban compensarse o reducirse de manera estandarizada mediante medidas de compensación, asistencia y atención. En efecto, aunque los pasajeros no reciban una oferta alternativa cubierta por la referida disposición del citado Reglamento, si son informados del adelanto del vuelo con suficiente antelación, no sufren trastornos y molestias comparables en el sentido de los considerandos 12 y 13 del Reglamento, ya que pueden adaptarse a tiempo a la nueva programación de los vuelos y presentarse así en el aeropuerto en la nueva fecha u hora de salida. Por lo tanto, no necesitarán atención ni asistencia durante la espera en el aeropuerto. Como no hay espera, tampoco sufren los trastornos o molestias que causa el retraso y que requieren una compensación material. Por lo tanto, tales trastornos y molestias podrían ocasionarse a lo sumo en el supuesto de que los pasajeros afectados no sean informados previamente del adelanto de la salida y se presenten para facturar en el momento de la salida inicialmente prevista. Ahora bien, no sucede así en el caso de autos, ya que los demandantes fueron transportados en el vuelo de regreso adelantado. Por ello, en casos como el presente, pueden apreciarse trastornos y molestias a lo sumo en el

hecho de que los pasajeros se vieron obligados, a raíz del adelanto del vuelo de regreso, a modificar su viaje como tal, pero esto no les causó ninguna pérdida de tiempo en el sentido de que hubiera períodos de espera.

En la medida en que, en casos como el presente, se aprecie, en el adelanto mismo de un vuelo, un perjuicio que deba ser reparado mediante una compensación, se suscitará la duda de saber qué extensión debería tener tal perjuicio para justificar una compensación con arreglo al artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004. Asimismo, en opinión de esta Sala, los trastornos y las molestias que habitualmente implica un adelanto de varias horas no son comparables a los que resultan de una cancelación a corto plazo o de un gran retraso de un vuelo.

## 2.

La jurisprudencia del Tribunal de Justicia tampoco ha aclarado la cuestión de si, en el supuesto de que un adelanto de un vuelo pueda constituir una cancelación en el sentido del artículo 2, letra l), del Reglamento n.º 261/2004, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo puede beneficiarse de una reducción con arreglo al artículo 7, apartado 2, de dicho Reglamento cuando el adelanto de la hora de llegada efectiva con respecto a la hora de llegada prevista se sitúa en el rango de los períodos indicados en el artículo 7, apartado 2, del Reglamento. Esta Sala alberga dudas en cuanto a la aplicación de esta disposición al supuesto de un adelanto de un vuelo por el mero hecho de que este sí que contiene la comunicación de un transporte alternativo, si es que implica una cancelación, pero no es una oferta a los efectos del artículo 8 del Reglamento n.º 261/2004, como requiere el artículo 7, apartado 2. En efecto, en virtud del artículo 8 del Reglamento, los pasajeros gozan de un derecho de opción y, conforme al considerando 20 del Reglamento, deben ser informados exhaustivamente de sus derechos. Esto significa que el transportista aéreo que haya cancelado un vuelo debe dar a elegir a los pasajeros, conforme a las condiciones del artículo 8, apartado 1, del Reglamento, entre las opciones de sus letras a), b) y c) (Tribunal de Justicia, sentencia de 29 de julio de 2019, Rusu/Blue Air, C-354/18, apartado 53, en un supuesto de denegación de embarque). De lo anterior resulta, según el Tribunal de Justicia (sentencia citada, apartado 54), que tal propuesta debe aportar a los pasajeros la información necesaria que les permita elegir debidamente, con el fin de cancelar sus vuelos obteniendo el reembolso de su billete o de proseguir su ruta a su destino final, en condiciones de transporte comparables, lo más rápidamente posible en una fecha posterior. Estos requisitos que debe cumplir la oferta de transporte alternativo no se cumplen cuando un transportista aéreo se limita a informar al pasajero de que su vuelo ha sido adelantado.

## 3.

Las condiciones de transporte comparables contempladas en el artículo 8, apartado 1, letras b) y c), del Reglamento n.º 261/2004 se basan en el vuelo inicialmente reservado y, por tanto, en el contrato de transporte aéreo. Tampoco se ha aclarado todavía si un vuelo adelantado en dos horas y cincuenta minutos es

comparable en ese sentido con el vuelo reservado inicialmente y constituye el transporte más rápido posible, de tal modo que el transportista aéreo demandado habría cumplido las obligaciones que le impone dicha disposición si comunicó el adelanto.

V.

Por lo que respecta al derecho a ser eximidos de los honorarios de su representante procesal que los demandantes invocan, la decisión de esta Sala depende del contenido del impreso que debe proporcionarse al pasajero con arreglo al artículo 14, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004.

[*omissis*] [ningún derecho a ser eximidos a causa de mora en virtud del Derecho nacional]

Al margen de la constitución en mora, el reembolso de los honorarios de abogados devengados por la primera reclamación de los derechos a obtener una compensación en virtud del artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004, [*omissis*], en opinión de esta Sala, no se plantea sin más por el mero hecho de que el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no haya cumplido la obligación que le incumbe en virtud del artículo 14, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004. Hay que partir de la premisa de que se produjo un incumplimiento así en el presente litigio.

Si el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo incumple su obligación de proporcionar un impreso al pasajero, el hecho de recurrir a la asistencia de un abogado para el cobro extrajudicial de los derechos a obtener una compensación no se debe a esa omisión, ya que, con arreglo al artículo 14, apartado 2, primera frase, del Reglamento n.º 261/2004, el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo solo está obligado a proporcionar un impreso en el que se indiquen las normas en materia de compensación y asistencia con arreglo al Reglamento. En opinión de esta Sala, nada distinto se desprende del considerando 20. Esto significa, en particular, que no es obligación del transportista aéreo calificar los hechos concretos del caso a la luz de una de las normas posiblemente aplicables del Reglamento. Por esta razón, los pasajeros no tienen que ser informados de «sus» derechos, sino, con carácter general, de «las normas». Sin embargo, esta Sala no ignora el hecho de que el BGH [*omissis*] ha considerado que la información que se debe proporcionar al pasajero en virtud del artículo 14, apartado 2, del Reglamento debe permitirle hacer valer sus derechos de forma efectiva sin asistencia de un abogado ante el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, es decir, que se le debe informar con suficiente claridad de la razón social y de la dirección exactas donde puede exigir las diferentes compensaciones, escalonadas según la distancia, y, en su caso, de qué documentos debe adjuntar a su solicitud. Según el BGH, la razón de ser de la obligación de información es permitir a los propios pasajeros reclamar el pago de compensación frente al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, lo cual se desprende, a su parecer, del considerando 20.

Esta Sala no comparte este punto de vista, ya que el considerando del Reglamento citado por el BGH a este respecto no menciona que se pretenda ahorrar a los pasajeros el hecho de tener que recibir asesoramiento jurídico. Además, esta Sala considera que el legislador de la Unión se planteó las reflexiones recogidas en el considerando 20 y que estas le llevaron a redactar el artículo 14, apartado 2, del Reglamento como lo hizo, de modo que precisamente no quiso imponer al transportista aéreo la obligación de informar al pasajero de los derechos que le corresponden en el caso concreto, sino únicamente de los que se desprenden del tenor de dicha disposición. También otras versiones lingüísticas de dicho Reglamento, distintas de la alemana, como la versión francesa o la inglesa, mencionan en el artículo 14, apartado 2, del Reglamento únicamente la obligación de proporcionar al pasajero información escrita acerca de las normas («une notice écrite reprenant les règles d'indemnisation et d'assistance conformément aux dispositions du présent règlement» e «a written notice setting out the rules for compensation and assistance in line with this Regulation»), de modo que tampoco de ahí se extrae la indicación de que la obligación del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo vaya más allá de proporcionar información general sobre dichas normas.

Por estos motivos, esta Sala tampoco comparte la [omissis] opinión del BGH de que, en caso de incumplimiento por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo de la obligación de información prevista en el artículo 14, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004, se plantee un derecho a obtener el reembolso de los honorarios de abogados generados por un mandato de representación extrajudicial al reclamar por primera vez el derecho a obtener una compensación. Por otra parte, tampoco hay otros motivos que permitan a los demandantes solicitar que se les exima de tener que retribuir a su representante procesal los honorarios generados en la fase previa a la judicial. Por consiguiente, la cuestión planteada es también pertinente para pronunciarse sobre la apelación de los demandantes, puesto que si la demandada hubiera cumplido suficientemente, mediante una información general sobre los derechos por cancelación o retraso del vuelo, las obligaciones que le incumbían en virtud del artículo 14, apartado 2, del Reglamento, no se plantearía el derecho de los demandantes a obtener el reembolso de los honorarios de abogados generados durante la fase previa a la judicial. En cambio, estos serían reembolsables si la demandada hubiese tenido la obligación de proporcionar información sobre los derechos que correspondían concretamente a los demandantes a causa de la incidencia registrada.

Para esta Sala, la jurisprudencia del BGH genera dudas acerca de la correcta aplicación del Derecho de la Unión, de modo que está obligada con arreglo al artículo 267 TFUE, párrafo tercero, a solicitar al Tribunal de Justicia de la Unión Europea la interpretación del artículo 14, apartado 2, del Reglamento n.º 261/2004.

## VI.

[omissis]

VII.

[omissis]

DOCUMENTO DE TRABAJO