



Recopilación de la Jurisprudencia

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL
SR. PRIIT PIKAMÄE
presentadas el 3 de diciembre de 2020¹

Asunto C-826/19

WZ
contra
Austrian Airlines AG

[Petición de decisión prejudicial planteada por el Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Austria)]

«Procedimiento prejudicial — Transporte aéreo — Compensación destinada a los pasajeros aéreos en caso de cancelación o de retraso de un vuelo — Vuelo desviado a un aeropuerto distinto de aquel para el que se efectuó la reserva — Reglamento (CE) n.º 261/2004 — Artículo 2, letra l) — Concepto de “cancelación” — Artículo 8, apartado 3 — Cobertura de los gastos del transporte — Iniciativa — Incumplimiento de las obligaciones establecidas en los artículos 8 y 9 del Reglamento — Derecho a compensación»

1. ¿Debe entenderse que un vuelo desviado a un aeropuerto distinto de aquel para el que se efectuó la reserva, pero que se halla a poca distancia de este, ha sido cancelado en el sentido del Reglamento (CE) n.º 261/2004,² de modo que hace surgir para los pasajeros afectados el derecho a obtener una compensación en virtud del artículo 7, apartado 1, de este Reglamento, o bien que ha sufrido un mero retraso, en cuyo caso tal derecho solo corresponde a dichos pasajeros si el retraso es de tres horas o más, de conformidad con la sentencia *Sturgeon* y otros?³
2. Tras el aterrizaje, ¿está obligado el transportista aéreo a ofrecerse, por iniciativa propia, a cubrir los gastos del transporte bien hasta el aeropuerto para el que se efectuó la reserva, bien hasta otro lugar cercano convenido con el pasajero en el sentido del artículo 8, apartado 3, de dicho Reglamento?
3. ¿Genera el incumplimiento de la obligación de asistencia establecida en el citado artículo y en el artículo 9, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004 el derecho a una compensación a tanto alzado en el sentido del artículo 7, apartado 1, del Reglamento?
4. Estas son las cuestiones concretas, de entre las formuladas en la petición de decisión prejudicial planteada por el Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Austria), que serán analizadas en las presentes conclusiones, conforme a lo solicitado por el Tribunal de Justicia.
5. En su futura sentencia, el Tribunal de Justicia tendrá, en particular, la oportunidad de pronunciarse por primera vez sobre la interpretación del artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 y de asignarle así un lugar concreto en la lógica y en el sistema de dicho Reglamento.

1 Lengua original: francés.

2 Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91 (DO 2004, L 46, p. 1).

3 Sentencia de 19 de noviembre de 2009 (C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716).

I. Marco jurídico

6. Los considerandos 1, 2 y 4 del Reglamento n.º 261/2004 establecen:

- «(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.
- (2) Las denegaciones de embarque y las cancelaciones o los grandes retrasos de los vuelos ocasionan graves trastornos y molestias a los pasajeros.

[...]

- (4) La [Unión] debe por ello reforzar las normas mínimas comunes de protección establecidas por dicho Reglamento con el fin de consolidar los derechos de los pasajeros y, al mismo tiempo, garantizar que los transportistas aéreos desarrollan sus actividades en condiciones armonizadas en un mercado liberalizado.»

7. El artículo 5 del Reglamento, titulado «Cancelación de vuelos», dispone lo siguiente:

«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:

[...]

- iii) se les informe de la cancelación con menos de siete días de antelación con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca tomar otro vuelo que les permita salir con no más de una hora de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de dos horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista.

[...]»

8. Con arreglo al artículo 6 del Reglamento, titulado «Retraso»:

«1. Si un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo prevé el retraso de un vuelo con respecto a la hora de salida prevista:

- a) de dos horas o más en el caso de todos los vuelos de 1 500 kilómetros o menos, o
- b) de tres horas o más en el caso de todos los vuelos intracomunitarios de más de 1 500 kilómetros y de todos los demás vuelos de entre 1 500 y 3 500 kilómetros, o
- c) de cuatro horas o más en el caso de todos los vuelos no comprendidos en las letras a) o b),

el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá a los pasajeros la asistencia especificada en:

- i) la letra a) del apartado 1 y el apartado 2 del artículo 9, y
- ii) las letras b) y c) del apartado 1 del artículo 9 cuando la hora de salida prevista sea como mínimo al día siguiente a la hora previamente anunciada, y
- iii) la letra a) del apartado 1 del artículo 8 cuando el retraso es de cinco horas como mínimo.

2. En cualquier caso, se ofrecerá la asistencia dentro de los límites de tiempo establecidos más arriba con respecto a cada tramo de distancias.»

9. De conformidad con el artículo 7 del mismo Reglamento, titulado «Derecho a compensación»:

«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;
- 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;
- c) 600 euros para todos los vuelos no comprendidos en a) o b).

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

[...]»

10. El artículo 8 del Reglamento n.º 261/2004, que lleva por título «Derecho al reembolso o a un transporte alternativo», dispone:

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

- a) – el reembolso en siete días, según las modalidades del apartado 3 del artículo 7, del coste íntegro del billete en el precio al que se compró, correspondiente a la parte o partes del viaje no efectuadas y a la parte o partes del viaje efectuadas, si el vuelo ya no tiene razón de ser en relación con el plan de viaje inicial del pasajero, junto con, cuando proceda:
 - un vuelo de vuelta al primer punto de partida lo más rápidamente posible;
- b) la conducción hasta el destino final 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.

[...]

3. En el caso de las ciudades o regiones en las que existan varios aeropuertos, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo que ofrezca al pasajero un vuelo a otro aeropuerto distinto de aquel para el que se efectuó la reserva deberá correr con los gastos de transporte del pasajero desde ese segundo aeropuerto, bien hasta el aeropuerto para el que efectuó la reserva, bien hasta otro lugar cercano convenido con el pasajero.»

11. El artículo 9 del Reglamento n.º 261/2004, titulado «Derecho a atención», dispone:

«1. Cuando se haga referencia a este artículo, se ofrecerá gratuitamente a los pasajeros:

a) comida y refrescos suficientes, en función del tiempo que sea necesario esperar;

b) alojamiento en un hotel en los casos:

– en que sea necesario pernoctar una o varias noches, o

– en que sea necesaria una estancia adicional a la prevista por el pasajero;

c) transporte entre el aeropuerto y el lugar de alojamiento (hotel u otros).

[...]»

II. Antecedentes de hecho, procedimiento principal y cuestiones prejudiciales

12. WZ adquirió de Austrian Airlines, mediante una única reserva, un viaje compuesto por dos vuelos el día 21 de mayo de 2018, el primero entre Klagenfurt (Austria) y Viena (Austria), con salida y llegada previstas, respectivamente, a las 18.35 y las 19.20, y el segundo para el trayecto entre Viena y Berlín Tegel (Alemania), con salida y llegada previstas, respectivamente, a las 21.00 y las 22.20.

13. Las condiciones meteorológicas reinantes durante la antepenúltima rotación de la aeronave en Viena generaron un retraso que posteriormente se repercutió en los siguientes vuelos efectuados por dicha aeronave en la ruta entre Viena y Berlín, de modo que el vuelo con destino a Berlín Tegel reservado por WZ superó la hora en que empieza a operar la prohibición de vuelos nocturnos vigente en dicho aeropuerto.

14. En consecuencia, Austrian Airlines desvió el vuelo de que se trata al aeropuerto de Berlín Schönefeld, situado fuera del término municipal de Berlín, en el estado federado de Brandeburgo. Ese vuelo despegó de Viena a las 22.07 y aterrizó en Berlín Schönefeld a las 23.18.

15. Según el órgano jurisdiccional remitente, el desvío del vuelo no solo ocasionó a WZ un retraso (aterrizaje a las 23.18 y no a las 22.20, según estaba previsto inicialmente), sino también una molestia relacionada con una mayor lejanía del lugar de aterrizaje respecto a su domicilio (24 km en lugar de 8 km), que le obligó a dedicar más tiempo en el trayecto (41 minutos para llegar a su domicilio desde el aeropuerto de Berlín Schönefeld, frente a los 15 minutos que se tarda en llegar a su domicilio desde el aeropuerto de Berlín Tegel). Austrian Airlines no ofreció a WZ un transporte alternativo entre los aeropuertos de Berlín Schönefeld y Berlín Tegel.

16. WZ reclamó que se le abonaran 250 euros en concepto de compensación en virtud del artículo 5 del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el artículo 7 de dicho Reglamento. Basó su pretensión, por una parte, en el retraso en la llegada del vuelo y, por otra parte, en el hecho de que Austrian Airlines no le había ofrecido un transporte complementario entre el aeropuerto de Berlín Schönefeld y el de Berlín Tegel.

17. Austrian Airlines se opuso a esta pretensión alegando, en primer lugar, que la parte demandante había llegado a su destino final, Berlín, con un retraso de tan solo 58 minutos. Adujo, en segundo lugar, que WZ había podido desplazarse fácilmente a su domicilio usando un medio de transporte adicional. Indicó, en tercer lugar, que había quedado acreditado que concurrían «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, debido a los graves problemas meteorológicos sufridos durante la antepenúltima rotación, que llevaron a Eurocontrol a asignar a esa rotación, efectuada por el mismo aparato, una franja horaria más tardía que la inicialmente prevista.

18. El Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Distrito de Schwechat, Austria) desestimó las pretensiones de WZ al entender que el desvío del vuelo no había supuesto una modificación esencial del itinerario del vuelo, por lo que, a su parecer, no podía considerarse que el vuelo hubiera sido cancelado. Dicho órgano jurisdiccional declaró asimismo que el retraso no alcanzaba una duración de tres horas o más.

19. WZ interpuso recurso de apelación ante el Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg). Este último se pregunta, en primer lugar, si los hechos deben entenderse como constitutivos de una cancelación, un retraso o un supuesto distinto; en segundo lugar, si el transportista aéreo puede invocar el advenimiento de circunstancias extraordinarias en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 que afectaron a un vuelo anterior al realizado por el pasajero, y, en tercer lugar, si dicho transportista debe abonar una compensación por incumplimiento de las obligaciones de asistencia y atención que le incumben.

20. 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) ¿Debe interpretarse el artículo 8, apartado 3, del [Reglamento n.º 261/2004] en el sentido de que debe aplicarse a dos aeropuertos que se encuentran a corta distancia del centro de una ciudad, si bien solo uno se sitúa en el término municipal, mientras que el otro se ubica en el estado federado vecino?
- 2) ¿Deben interpretarse los artículos 5, apartado 1, letra c), 7, apartado 1, y 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 en el sentido de que, en caso de aterrizaje en otro aeropuerto de destino situado en la misma ciudad o en la misma región, existe un derecho a obtener una compensación por cancelación del vuelo?
- 3) ¿Deben interpretarse los artículos 6, apartado 1, 7, apartado 1, y 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 en el sentido de que, en caso de aterrizaje en otro aeropuerto situado en la misma ciudad o en la misma región, existe un derecho a obtener una compensación por gran retraso?
- 4) ¿Deben interpretarse los artículos 5, 7 y 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 en el sentido de que, para determinar si un pasajero aéreo ha perdido tres horas o más en el sentido de la sentencia [de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros, C-402/07 y C-432/07 EU:C:2009:716], el retraso se calcula en función de la hora de aterrizaje en el otro aeropuerto de destino o en función de la hora del transporte del pasajero aéreo desde ese segundo aeropuerto, bien hasta el aeropuerto para el que efectuó la reserva, bien hasta otro lugar cercano convenido con el pasajero aéreo?
- 5) ¿Debe interpretarse el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 en el sentido de que un transportista aéreo que opera vuelos de forma rotativa puede invocar un hecho, en concreto una reducción de la ratio de aproximaciones debida a una tormenta, que se produjo en la antepenúltima rotación del vuelo afectado?

- 6) ¿Debe interpretarse el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 en el sentido de que, en caso de aterrizaje en otro aeropuerto de destino, el transportista aéreo debe ofrecer el transporte a otro lugar por propia iniciativa o en el sentido de que el pasajero aéreo debe solicitar el transporte?
- 7) ¿Deben interpretarse los artículos 7, apartado 1, 8, apartado 3, y 9, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004 en el sentido de que el pasajero aéreo tiene derecho a una compensación por el incumplimiento de las obligaciones de atención y asistencia establecidas en los artículos 8 y 9?»
21. Han presentado observaciones escritas WZ, el Gobierno austriaco y la Comisión Europea.

III. Análisis

22. Como se ha indicado anteriormente, las presentes conclusiones se referirán únicamente a las cuestiones prejudiciales segunda, tercera, sexta y séptima, conforme a lo solicitado por el Tribunal de Justicia.

23. Examinaré pues de forma sucesiva dichas cuestiones.

A. Sobre las cuestiones prejudiciales segunda y tercera

24. Mediante sus cuestiones prejudiciales segunda y tercera, que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente pregunta al Tribunal de Justicia, en esencia, si los artículos 5, apartado 1, letra c), 6, apartado 1, 7, apartado 1, y 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que el aterrizaje de un vuelo en un aeropuerto distinto de aquel para el que se efectuó la reserva que está situado en la misma ciudad o en la misma región hace surgir para el pasajero el derecho a obtener una compensación por cancelación o gran retraso en la llegada del vuelo.⁴

25. En otras palabras, el Tribunal de Justicia debe apreciar si el desvío de un vuelo a un aeropuerto de sustitución situado a poca distancia del aeropuerto para el que se efectuó la reserva puede calificarse de cancelación del vuelo, o bien debe considerarse, en su caso, un retraso en la llegada. La respuesta a esta cuestión tiene consecuencias importantes, en la medida en que, en caso de cancelación del vuelo se reconoce automáticamente al pasajero el derecho a obtener una compensación [a menos que haya sido informado de la cancelación en los plazos establecidos en el artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004], mientras que ese pasajero no goza de tal derecho en caso de retraso cuando este no se prolonga durante tres horas o más.

26. Para proponer una respuesta a estas cuestiones, examinaré en primer lugar el concepto de «cancelación» en el sentido del Reglamento n.º 261/2004, y llegaré a la conclusión de que este concepto, tal como ha sido interpretado por la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, podría comprender, en principio, una situación, como la del caso de autos, en la que un vuelo aterriza en un aeropuerto de sustitución situado en la misma región que el aeropuerto para el que se efectuó la reserva (sección 1). No obstante, a continuación, sostendré que tal interpretación no sería correcta por cuanto que, al introducir el artículo 8, apartado 3, en el Reglamento n.º 261/2004, el legislador de la Unión quiso excluir dicho supuesto de la aplicación del régimen jurídico relativo a las cancelaciones

⁴ A pesar de la referencia al artículo 6, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004, me parece evidente que el «gran retraso» a que se refiere la tercera cuestión prejudicial corresponde al supuesto de gran retraso *en la llegada*, a saber, un retraso de tres horas o más sobre la hora de llegada en el sentido de la sentencia de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros (C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716), y no al de gran retraso con respecto a la hora de salida. En efecto, de la resolución de remisión se desprende que la reclamación del pago de una compensación presentada por la parte demandante en el litigio principal ante los órganos jurisdiccionales nacionales se basó, en particular, en el retraso respecto a la hora de llegada del vuelo de que se trata. En cualquier caso, un retraso en la salida no origina derecho a compensación alguno como tal dado que el artículo 6 del Reglamento n.º 261/2004 no se remite al artículo 7 de ese mismo Reglamento.

(sección 2). Así pues, llegaré a la conclusión de que un vuelo desviado a un aeropuerto situado en la misma ciudad o en la misma región solo confiere al pasajero afectado el derecho a obtener una compensación cuando este llega al aeropuerto para el que se efectuó la reserva o a otro lugar cercano convenido con el transportista aéreo con un retraso de tres horas o más (sección 3).

1. *¿Constituye una cancelación de vuelo el desvío de un vuelo a un aeropuerto que presta servicio a la misma ciudad o la misma región que aquella para la que lo presta el aeropuerto para el que se efectuó la reserva?*

a) Sobre el concepto de «cancelación» en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia

27. El concepto de «cancelación» se define en el artículo 2, letra l), del Reglamento n.º 261/2004 como «la no realización de un vuelo programado y en el que había reservada al menos una plaza». Dado que esta definición se basa, por tanto, en que «no se ha efectuado un *vuelo*», el sentido del concepto de «cancelación» no puede determinarse con exactitud sin realizar algunas precisiones previas relativas al concepto de «vuelo».

28. El Reglamento n.º 261/2004 no define el concepto de «vuelo». Sin embargo, conforme a consolidada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, este consiste esencialmente en una operación de transporte aéreo realizada por un transportista aéreo que fija su itinerario.⁵ El Tribunal de Justicia ha precisado además que el itinerario constituye un «elemento esencial» del vuelo en la medida en que este se efectúa conforme a una programación fijada con antelación por el transportista.⁶ De ello se deduce, en mi opinión, que, si no se respeta el itinerario del vuelo que figura en esa programación, se produce la «no realización» de dicho vuelo, en el sentido del Reglamento n.º 261/2004, y, por tanto, debe considerarse «cancelado».

29. Se plantea entonces la cuestión de en qué condiciones cabe concluir que no se ha respetado el itinerario del vuelo.

30. Considero que el Tribunal de Justicia respondió a esa cuestión en la sentencia Sousa Rodríguez y otros.⁷ En el asunto que dio lugar a dicha sentencia, se preguntaba al Tribunal de Justicia si el hecho de que un avión, al poco tiempo de despegar, hubiera regresado al aeropuerto de salida, de forma que los pasajeros volvieron a encontrarse en su punto de origen inicial, constituía una cancelación del vuelo. En esa ocasión, el Tribunal de Justicia declaró que, para que un vuelo pueda considerarse realizado «no basta con que el avión haya salido conforme al itinerario previsto, sino que es necesario también que haya alcanzado su destino tal como figura en dicho itinerario», basándose en la observación de que «el término “itinerario” designa el recorrido que ha de efectuar el avión *desde el aeropuerto de salida hasta el aeropuerto de llegada*, según una cronología establecida».^{8,9}

31. De ello se desprende, en mi opinión, que la modificación del aeropuerto de salida o de llegada implica, en principio, el abandono de la programación inicialmente prevista y, en consecuencia, permite considerar que el vuelo ha sido «cancelado», en el sentido del Reglamento n.º 261/2004.

5 Véase la sentencia de 10 de julio de 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400), apartado 40.

6 Sentencia de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros (C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716), apartado 30.

7 Sentencia de 13 de octubre de 2011 (C-83/10, EU:C:2011:652).

8 Sentencia de 13 de octubre de 2011, Sousa Rodríguez y otros (C-83/10, EU:C:2011:652), apartado 28.

9 El subrayado es mío.

32. Esta interpretación me parece respaldada por el auto dictado por el Tribunal de Justicia en el asunto Wunderlich.¹⁰ En aquella ocasión, se preguntó al Tribunal de Justicia si debía considerarse cancelado un vuelo cuyos lugares de salida y destino correspondían a la programación prevista, pero que había dado lugar a una escala no programada. Al considerar que la respuesta a esta cuestión se deducía claramente de la sentencia Sousa Rodríguez y otros,¹¹ el Tribunal de Justicia declaró que esta última circunstancia no permitía considerar cancelado el vuelo en cuestión puesto que los lugares de salida y destino coincidían con la programación prevista.¹² En otras palabras, el Tribunal de Justicia consideró que no se podía concluir que el vuelo había sido cancelado porque la modificación que había sufrido el itinerario del vuelo no afectó *ni al aeropuerto de salida ni al de destino*. De ello deduzco, *a sensu contrario*, que cualquier modificación relativa a uno de esos dos elementos conduce, en principio, a concluir que el vuelo de que se trata es un vuelo cancelado en el sentido del Reglamento n.º 261/2004.

b) Aplicación en el caso de autos

33. Los hechos del presente asunto —no lo niego— ponen a prueba los límites de esta jurisprudencia del Tribunal de Justicia. En efecto, aun cuando el vuelo que tomó la parte demandante en el litigio principal no aterrizara en el aeropuerto de destino final, tal como figuraba en la programación del vuelo, tomó tierra en un aeropuerto situado a poca distancia del primero, lo que podría abogar, en su caso, por una interpretación más flexible de la exigencia del respeto escrupuloso del itinerario programado que me parece impuesta por la jurisprudencia del Tribunal de Justicia antes examinada.

34. En efecto, podría sostenerse que, dado que el servicio de transporte aéreo está expuesto, por su naturaleza, al posible advenimiento de dificultades que pueden dar lugar a modificaciones del itinerario del vuelo, no toda *ligera* modificación de dicho itinerario, como el aterrizaje en un aeropuerto situado a poca distancia del aeropuerto de destino final, debe llevar a considerar cancelado el vuelo en cuestión. Esto es precisamente lo que, a mi parecer, alega la Comisión en sus observaciones escritas cuando afirma que, dado que el vuelo que tomó la parte demandante en el litigio principal solo fue desviado de Berlín Tegel a Berlín Schönefeld, de forma que el aeropuerto de sustitución correspondía al mismo destino de viaje, no se abandonó la programación del vuelo, sino que simplemente se adaptó a las circunstancias externas.

35. A mi juicio, la jurisprudencia del Tribunal de Justicia no puede interpretarse como sugiere la Comisión por dos razones.

36. En primer lugar, considero necesario precisar que el hecho de que en el apartado 18 del auto dictado por el Tribunal de Justicia en el asunto Wunderlich¹³ se utilice el término «lugares de salida y destino» en lugar de «aeropuertos de salida y de destino» no corrobora la alegación de la Comisión, por cuanto dicho apartado tiene por objeto parafrasear el apartado 28 de la sentencia de 13 de octubre de 2011, Sousa Rodríguez y otros (C-83/10, EU:C:2011:652), al que se remite y que hace referencia al «aeropuerto de salida y al aeropuerto de llegada».

37. En segundo lugar y ante todo, no hay que olvidar que, en la sentencia Sturgeon y otros, el Tribunal de Justicia elevó el itinerario al rango de elemento esencial para distinguir el concepto de «cancelación» del de «retraso» del vuelo, conceptos a los que el Reglamento n.º 261/2004 asocia consecuencias jurídicas muy distintas.¹⁴ Pues bien, una interpretación flexible de la jurisprudencia del

10 Auto de 5 de octubre de 2016 (C-32/16, EU:C:2016:753).

11 Sentencia de 13 de octubre de 2011 (C-83/10, EU:C:2011:652).

12 Auto de 5 de octubre de 2016, Wunderlich (C-32/16, EU:C:2016:753), apartado 18.

13 Auto de 5 de octubre de 2016 (C-32/16, EU:C:2016:753).

14 Sentencia de 19 de noviembre de 2009 (C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716), apartados 29 a 36.

Tribunal de Justicia antes examinada, según la cual unas ligeras modificaciones relativas al aeropuerto de salida o de llegada del vuelo no entrañarían la cancelación de este, tendría como resultado enturbiar dicha distinción, en detrimento de las exigencias de seguridad jurídica en la aplicación del Reglamento n.º 261/2004.

38. Por tanto, en mi opinión, un vuelo desviado para aterrizar en un aeropuerto que presta servicio a la misma ciudad o la misma región que aquel para el que se efectuó la reserva podría, a primera vista, calificarse de vuelo cancelado sobre la base de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia que ha interpretado el concepto de «cancelación» según figura en el artículo 2, letra l), del Reglamento n.º 261/2004. En este sentido, el desvío del vuelo conferiría el derecho a obtener una compensación en virtud del artículo 5, apartado 1, letra c), en relación con el artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004.

39. No obstante, para comprobar la exactitud de esta propuesta es necesario examinarla a la luz del artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, ya que este último se aplica en el caso de autos en la medida en que regula específicamente el supuesto de un vuelo desviado a un aeropuerto que presta servicio a la misma ciudad o la misma región que aquel para el que se efectuó la reserva.

2. Sobre la compatibilidad de calificar como «cancelación» el desvío efectuado en el caso de autos con el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004

a) Observaciones preliminares

40. Procede recordar que, con objeto de garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros, el Reglamento n.º 261/2004 estableció un sistema normativo en el que los derechos que consagra, a saber, los derechos a compensación, a asistencia y a atención (artículos 7, 8 y 9), están supeditados a determinados acontecimientos, en concreto la denegación de embarque, la cancelación de vuelos o el gran retraso en la salida (artículos 4, 5 y 6), a los que la jurisprudencia del Tribunal de Justicia añadió el gran retraso en la llegada (sentencia Sturgeon y otros).¹⁵ Así pues, la cancelación de un vuelo tiene por efecto conferir al pasajero el derecho a obtener una compensación (250, 400 o 600 euros en función de la distancia que, de haberse efectuado, debería haber recorrido ese vuelo), el derecho a recibir asistencia en forma de reembolso del billete o de transporte alternativo al destino final, y el derecho a atención, consistente en el ofrecimiento gratuito de comida y refrescos, comunicaciones (telefónicas, por télex o mensajes de fax y electrónicas) y, en su caso, alojamiento.

41. En este contexto, podría considerarse, conforme a lo que se ha indicado en el punto 38 de las presentes conclusiones, que el supuesto de desvío previsto en el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, corresponde a una situación de cancelación en el sentido de este mismo Reglamento y que, por tanto, confiere a los pasajeros todos los derechos derivados de la misma, los cuales, por lo que respecta a la asistencia, consistirán necesariamente en la cobertura por el transportista aéreo de los gastos de transporte desde el aeropuerto de llegada, bien hasta el aeropuerto para el que efectuó la reserva, bien hasta otro lugar cercano convenido con el pasajero. Si fuera así, la propuesta formulada al final de la sección anterior sería evidentemente correcta.

42. No obstante, también podría considerarse que el supuesto de desvío contemplado en el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, no corresponde a una situación de cancelación, sino a un *supuesto distinto de prestación deficiente* diferente de la denegación de embarque, la cancelación de vuelos o el retraso, y que, por tanto, solo confiere a los pasajeros el derecho que consagra cuando se produce tal prestación deficiente. Si fuera así, la propuesta formulada al final de la sección anterior debería, evidentemente, ser modificada.

¹⁵ Sentencia de 19 de noviembre de 2009 (C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716).

43. Para determinar cuál de las dos interpretaciones del artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 es correcta, es preciso recurrir a los métodos clásicos de interpretación del Tribunal de Justicia.

b) Interpretación literal, sistemática, histórica y teleológica

44. Considero que la interpretación literal podría servir de fundamento *tanto* para la primera *como* para la segunda posibilidad contempladas en los puntos 41 y 42 de las presentes conclusiones. En efecto, esa disposición se limita a establecer el derecho del pasajero a la cobertura de los gastos de transporte desde el aeropuerto de llegada hasta el aeropuerto para el que se efectuó la reserva en caso de desvío de un vuelo a un aeropuerto situado en la misma ciudad o la misma región, sin incluir en su texto elemento alguno que permita confirmar o excluir la calificación de tal desvío de «cancelación» en el sentido del artículo 2, letra l), del Reglamento n.º 261/2004.

45. Afortunadamente, las interpretaciones sistemática e histórica del artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 conducen a un resultado exegético más claro.

46. Desde el punto de vista sistemático procede, antes de nada, tomar en consideración el artículo 8 del Reglamento n.º 261/2004 en su totalidad. El apartado 1 de dicha disposición recoge, recuérdese, el contenido del derecho de asistencia, al disponer que, cuando se haga referencia a dicho artículo, se ofrecerá a los pasajeros la posibilidad de optar entre el reembolso del billete (y un vuelo de vuelta a su punto de partida) [letra a)] y la conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables, bien lo más rápidamente posible [letra b)], o bien en una fecha posterior [letra c)]. Dado que el artículo 5 del Reglamento n.º 261/2004 («Cancelación de vuelos») se remite a la citada disposición, la cancelación de un vuelo genera en favor de los pasajeros afectados el derecho a elegir entre estas dos opciones de asistencia. Ahora bien, en mi opinión, es razonable imaginar que, si el derecho que figura en el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 hubiera sido concebido, al igual que los derechos al reembolso del billete o a un transporte alternativo, como un derecho supeditado a la cancelación del vuelo, probablemente habría sido incorporado en el apartado 1 de esa disposición, en su caso añadiendo una letra «d)» a este último.

47. Teniendo en cuenta que el derecho a la cobertura de los gastos de transporte desde el aeropuerto de llegada hasta el aeropuerto para el que se efectuó la reserva que presta servicio a la misma ciudad o la misma región está inscrito en un apartado *autónomo*, distinto del que define los derechos de asistencia reconocidos a los pasajeros en caso de cancelación de vuelos, ha de deducirse necesariamente que los requisitos de los que depende el nacimiento de estos últimos derechos no son aplicables al primero.

48. En particular, es preciso recordar que los primeros términos del apartado 1 («Cuando se haga referencia a este artículo [...]») supone que los derechos de asistencia que en él se establecen están en principio supeditados al acaecimiento de acontecimientos taxativamente identificados en el Reglamento n.º 261/2004 y en la jurisprudencia que lo ha interpretado, a saber, la denegación de embarque (artículo 4), la cancelación de vuelos (artículo 5), el retraso en la salida (artículo 6) y el retraso en la llegada de tres horas o más (sentencia Sturgeon y otros).¹⁶ Ahora bien, en caso de que el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 deba interpretarse de manera *autónoma* respecto al citado apartado 1, tal como he defendido en el punto anterior, no puede considerarse que el derecho que contempla esté supeditado al acaecimiento de uno de esos acontecimientos. Por consiguiente, debe concluirse que el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 concede a los pasajeros el derecho a la cobertura de los gastos de transporte entre el aeropuerto de llegada y el aeropuerto para el que se efectuó la reserva cuando estos estén situados en una misma ciudad o una misma región, *con independencia de que haya acaecido efectivamente alguno de los referidos acontecimientos*.

¹⁶ Sentencia de 19 de noviembre de 2009 (C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716).

49. Una interpretación autónoma del artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 me parece tanto más justificada cuanto que el derecho de que se trata *se distingue materialmente* de los derechos de asistencia que figuran en el apartado 1 del mismo artículo, en la medida en que aquel no se refiere a la «conducción» del pasajero aéreo a su destino final, sino al supuesto de un «transporte» entre dos aeropuertos situados a poca distancia entre sí. Mientras que el primero es un servicio de transporte aéreo prestado generalmente por el transportista de que se trata,¹⁷ el segundo es un servicio de transporte de distinta naturaleza prestado por un operador económico independiente del transportista aéreo, incumbiendo a este último únicamente la responsabilidad de correr con los gastos soportados por el pasajero para disfrutar de tal servicio. En resumen, considero que la explicación en que se puede sustentar que el derecho que figura en el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 tiene una naturaleza *distinta* de la de los derechos de asistencia es que el primero se concede al pasajero como consecuencia de una prestación deficiente del transportista aéreo *distinta* de las que dan derecho a asistencia, de conformidad con el Reglamento n.º 261/2004 y con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia que lo ha interpretado.

50. Una mirada atenta a los trabajos preparatorios del Reglamento de que se trata, así como a su predecesor, a saber, el Reglamento (CEE) n.º 295/91,¹⁸ confirma, en mi opinión, que el derecho consagrado en el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe recibir una interpretación autónoma respecto de los demás derechos de asistencia que figuran en ese mismo artículo.

51. En efecto, por lo que respecta al Reglamento n.º 295/91, procede observar que este incluía, en su artículo 6, apartado 2, una norma de contenido prácticamente idéntico a la inscrita en el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004,¹⁹ y que dicha norma estaba incluida en una disposición consagrada exclusivamente a los derechos de los pasajeros a la cobertura de los gastos de desplazamiento,²⁰ en lugar de figurar entre los derechos de asistencia previstos en el artículo 4, apartado 1, del Reglamento n.º 295/91.²¹ En cuanto a los trabajos preparatorios del Reglamento n.º 261/2004, he de señalar que, aun cuando la propuesta de la Comisión que dio origen a dicho Reglamento²² trasladaba la norma en cuestión a un artículo titulado «Asistencia: derecho al reembolso o a un transporte alternativo», este traslado no llevó a incluirla en el artículo 8, apartado 1, del citado Reglamento, sino a aislar de esa norma en el apartado 3 de dicho artículo 8, en el que actualmente está contenida.

52. Por consiguiente, de una interpretación sistemática e histórica se desprende que el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 se concibió como una disposición autónoma que fija tanto sus propias condiciones de aplicación (el ofrecimiento por el transportista aéreo al pasajero de un vuelo desviado a un aeropuerto situado en la misma ciudad o la misma región que el aeropuerto para el que había efectuado la reserva) como las consecuencias jurídicas que se derivan del cumplimiento de tales condiciones (el derecho del pasajero a la cobertura de los gastos en que incurra como

17 Ello se desprende de forma especialmente clara de la lectura de la versión en lengua italiana del artículo 8 del Reglamento n.º 261/2004, en la que el término «conducción» fue traducido como «imbarco su un volo alternativo» (el subrayado es mío), esto es, «embarque en un vuelo alternativo».

18 Reglamento del Consejo, de 4 de febrero de 1991, por el que se establecen normas comunes relativas a un sistema de compensación por denegación de embarque en el transporte aéreo regular (DO 1991, L 36, p. 5).

19 El artículo 6, apartado 2, del Reglamento n.º 295/91 está redactado en los siguientes términos: «En caso de que una ciudad o región disponga de varios aeropuertos y si el transportista aéreo ofrece al pasajero al que se haya denegado el embarque un vuelo con dirección a otro aeropuerto distinto del aeropuerto de destino reservado por el pasajero, correrán por cuenta del transportista aéreo los gastos de desplazamiento entre los aeropuertos sustitutivos o a otro destino alternativo muy cercano, acordado con el pasajero.»

20 Véase el artículo 6, apartado 1, del Reglamento n.º 295/91, a tenor del cual «además de las compensaciones mínimas establecidas en el artículo 4, el transportista aéreo ofrecerá gratuitamente a los pasajeros a los que se deniegue el embarque: a) los gastos de una llamada telefónica y/o de un mensaje por télex o telefax al punto de destino; b) comida y bebida suficientes, en función del tiempo que sea necesario esperar; c) el alojamiento en un hotel en caso de que sea necesario pernoctar una o varias noches».

21 Esta disposición establece lo siguiente: «En caso de denegación de embarque, el pasajero podrá elegir entre: — el reembolso sin penalización del precio del billete correspondiente a la parte no efectuada del viaje, — la conducción lo más rápidamente posible hasta el destino final, o bien — la conducción en una fecha posterior que convenga al pasajero.»

22 Propuesta de Reglamento 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 cancelación o gran retraso de los vuelos (COM/2001/0784 final — COD 2001/0305) (DO 2002, C 103E/17, p. 225).

consecuencia del transporte desde el aeropuerto de llegada hasta el aeropuerto para el que efectuó la reserva o hasta otro destino cercano convenido con el transportista aéreo), sin que, para identificar las mencionadas condiciones o consecuencias, sea necesario poner esa disposición en relación con otras disposiciones del Reglamento n.º 261/2004, tal como han sido interpretadas por el Tribunal de Justicia.

53. Por último, procede analizar la disposición controvertida desde un punto de vista teleológico, que es indudablemente —recuérdese— el método que el Tribunal de Justicia ha escogido para interpretar el Reglamento n.º 261/2004.²³ Pues bien, he de señalar de entrada que este método permite, en mi opinión, disipar cualquier posible duda residual sobre si el supuesto de desvío contemplado en el artículo 8, apartado 3, de dicho Reglamento debe asimilarse a una cancelación del vuelo en el sentido del artículo 2, letra l), de dicho Reglamento.

54. Habida cuenta del principal objetivo perseguido por el Reglamento n.º 261/2004, procede recordar, en primer lugar, que este Reglamento tiene por objeto, tal como se colige de sus considerandos 1, 2 y 4, garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros, consolidando sus derechos en determinadas situaciones que les ocasionan graves trastornos y molestias —como son la denegación de embarque, la cancelación o el gran retraso de los vuelos— y reparando esos derechos de forma estandarizada e inmediata.²⁴

55. En este sentido, la calificación de un vuelo como «cancelado» implica que las molestias que sufren los pasajeros como consecuencia del incumplimiento de la obligación de transporte sean *graves*. Ahora bien, el aterrizaje de un vuelo en un aeropuerto distinto de aquel para el que se efectuó la reserva, pero que presta servicio a la misma ciudad o la misma región, no constituye, en mi opinión, una situación que, como tal, ocasione molestias tan graves para los pasajeros como las que genera una cancelación (o una denegación de embarque o un retraso en la llegada de una duración de tres horas o más).

56. Además, no me parece evidente que una interpretación del artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 que asimile a una cancelación el supuesto de desvío a un aeropuerto que presta servicio a la misma ciudad o la misma región que el aeropuerto para el que se efectuó la reserva equivalga a garantizar una protección del pasajero más elevada que la interpretación que califique a dicho supuesto de prestación deficiente distinta de la cancelación del vuelo, la denegación de embarque y el gran retraso en la llegada. En efecto, he de recordar que uno de los medios utilizados por dicho Reglamento para alcanzar su objetivo principal de garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros es el de disuadir a los transportistas aéreos de recurrir a las cancelaciones.²⁵ En este contexto, es fácil imaginar que, si el supuesto de desvío previsto en el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 no se interpretara en el sentido de que queda fuera del concepto de «cancelación», y confiriera en consecuencia al pasajero los mismos derechos que una cancelación, en un gran número de casos los transportistas aéreos, en su condición de operadores económicos informados, optarían por cancelar aquellos vuelos que podrían haber sido simplemente desviados a un aeropuerto cercano al aeropuerto para el que se efectuó la reserva, y por ofrecer a continuación a los pasajeros de esos vuelos un transporte alternativo a este último aeropuerto, probablemente en una fecha posterior. Después de todo, ¿sería razonable desde el punto de vista económico desplegar

23 Entre los múltiples ejemplos posibles, véase la referencia del Tribunal de Justicia a los objetivos del Reglamento n.º 261/2004 cuando interpretó el concepto de «vuelo» en la sentencia de 10 de julio de 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400), apartado 35, según la cual «considerar que un “vuelo” [...] es un viaje de ida y vuelta tendría en realidad como consecuencia disminuir la protección de que deben disfrutar los pasajeros en virtud de dicho Reglamento, lo que resulta contrario a su objetivo, que consiste en garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros».

24 Véase la sentencia de 22 de junio de 2016, Mennens (C-255/15, EU:C:2016:472), apartado 26 y jurisprudencia citada.

25 Véase, a este respecto, la propuesta de Reglamento 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 cancelación o gran retraso de los vuelos (COM/2001/0784 final — COD 2001/0305) apartado 5. Véase asimismo la sentencia de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10), apartado 83.

esfuerzos organizativos, a menudo considerables, para hacer llegar a los pasajeros a su destino final lo más rápidamente posible, si las obligaciones que incumbirían a los transportistas aéreos como consecuencia de ese desvío fuesen análogas a las que les incumben en caso de cancelación (compensación, asistencia y atención)?

3. Conclusión

57. A la luz de las consideraciones anteriores, estimo que no puede acogerse la interpretación contemplada en el punto 41 de las presentes conclusiones, según la cual un vuelo desviado para aterrizar en un aeropuerto que presta servicio a la misma ciudad o la misma región que aquel para el que se efectuó la reserva puede calificarse de vuelo cancelado, en la medida en que el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 concibe tal desvío como un supuesto de prestación deficiente distinto de la cancelación del vuelo. De ello se deduce que ese desvío únicamente genera, en principio, el derecho del pasajero a la cobertura de los gastos de su transporte desde el aeropuerto de llegada hasta el aeropuerto para el que efectuó la reserva (o hasta otro destino cercano convenido entre el transportista aéreo y el pasajero), con exclusión del derecho a compensación de que dispone el pasajero en caso de cancelación del vuelo.

58. A todos los efectos pertinentes, y aun cuando soy consciente de que no es lo que sucede en el litigio principal, he de añadir que no cabe en modo alguno excluir que, en caso de que se produzca un desvío, el pasajero llegue al aeropuerto para el que efectuó la reserva o al otro destino cercano convenido con el transportista aéreo con un retraso de tres horas o más. Es evidente que ese gran retraso en la llegada generaría para ese pasajero el derecho a obtener una compensación en virtud del artículo 5, en relación con los artículos 6 y 7 del Reglamento n.º 261/2004, como se desprende de la sentencia *Sturgeon y otros*,²⁶ antes citada.

59. Antes de concluir, quisiera señalar que una interpretación que asimilase el supuesto de desvío regulado por el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 a una cancelación del vuelo entraría asimismo en conflicto, en mi opinión, con el principio de igualdad de trato, al que el Tribunal de Justicia se ha referido en numerosas ocasiones en el marco de la interpretación de otras disposiciones de ese mismo Reglamento.²⁷

60. Como es sabido, este principio exige que no se traten de manera diferente situaciones comparables y que no se traten de manera idéntica situaciones diferentes, a no ser que dicho trato esté objetivamente justificado. En lo que respecta al Reglamento n.º 261/2004, el Tribunal de Justicia ya ha indicado que la cuestión de si las situaciones comprendidas en dicho Reglamento son comparables debe resolverse «en función del *tipo* y la *importancia* de los diferentes trastornos y molestias sufridos por los pasajeros de que se trate».^{28 29} Habida cuenta de estos criterios, no cabe duda, en mi opinión, de que un pasajero que ha tomado un vuelo que se ha desarrollado de conformidad con la programación inicial y llega al aeropuerto para el que efectuó la reserva con un retraso inferior a tres horas sufre molestias del mismo tipo y de la misma importancia que un pasajero, como la parte demandante en el litigio principal, cuyo vuelo ha sido desviado a un aeropuerto de sustitución que

26 Sentencia de 19 de noviembre de 2009 (C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716).

27 Sentencias de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10), apartados 93 a 100; de 10 de julio de 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400), apartados 38 y 39; de 19 de noviembre de 2009, *Sturgeon y otros* (C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716), apartados 48 y ss.; de 23 de octubre de 2012, *Nelson y otros* (C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657), apartados 33 a 40, y de 7 de septiembre de 2017, *Bossen y otros* (C-559/16, EU:C:2017:644), apartados 19 y ss., y auto de 5 de octubre de 2016, *Wunderlich* (C-32/16, EU:C:2016:753), apartados 21 y ss.

28 Sentencia de 19 de noviembre de 2009, *Sturgeon y otros* (C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716), apartado 49.

29 El subrayado es mío.

presta servicio en la misma ciudad o la misma región, y que llega al aeropuerto para el que efectuó la reserva con un retraso inferior a tres horas. No obstante, si se considerase que este supuesto de desvío debe asimilarse a una cancelación, solo el segundo pasajero tendría derecho a obtener una compensación con arreglo al artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004.

61. A la vista de cuanto antecede, propongo al Tribunal de Justicia que responda a las cuestiones prejudiciales segunda y tercera que los artículos 5, apartado 1, letra c), 6, 7, apartado 1, y 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que el hecho de que un vuelo aterrice en un aeropuerto distinto de aquel para el que se efectuó la reserva que esté situado en la misma ciudad o en la misma región, no hace surgir para el pasajero un derecho a compensación por cancelación del vuelo. El derecho a compensación nace únicamente si, como consecuencia de dicho desvío, el pasajero llega al aeropuerto para el que efectuó la reserva o a otro destino cercano convenido con el transportista aéreo con un retraso de tres horas o más.

B. Sobre la sexta cuestión prejudicial

62. Mediante su sexta cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que, en caso de aterrizaje en un aeropuerto distinto de aquel para el que se efectuó la reserva, el transportista aéreo está obligado a ofrecer al pasajero, por propia iniciativa, la cobertura de los gastos de transporte hasta este último aeropuerto o hasta otro destino cercano convenido con el pasajero.

63. Para empezar, deseo manifestar mi desacuerdo con la postura adoptada por la Comisión en sus observaciones escritas, según la cual el hecho de que el referido artículo disponga que el transportista aéreo «deberá correr con los gastos de transporte del pasajero desde ese segundo aeropuerto, bien hasta el aeropuerto para el que efectuó la reserva, bien hasta otro lugar cercano convenido con el pasajero»³⁰ debe llevar necesariamente a la conclusión de que dicho transportista no está obligado a tomar la iniciativa para cumplir esta obligación. Si bien es cierto, en efecto, que la expresión «correr con los gastos» puede sugerir que dicha obligación implica únicamente el reembolso de los gastos de transporte *a petición del pasajero*, esta interpretación no tiene en cuenta el hecho de que la parte de la frase anterior de la disposición de que se trata («[...] el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo que *ofrezca* al pasajero un vuelo a otro aeropuerto distinto de aquel para el que se efectuó la reserva») ³¹ se refiere a un ofrecimiento del transportista que podría ir acompañado de un ofrecimiento de cobertura de los gastos en que incurra el pasajero como consecuencia del transporte en cuestión. Por consiguiente, considero que el tenor del artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 no permite deducir una respuesta unívoca a la presente cuestión.

64. En estas circunstancias, el aspecto teleológico del artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 reviste una vez más una importancia decisiva a efectos de su interpretación. En efecto, procede recordar que, si bien el objetivo principal del Reglamento es, como indica su considerando 1, «garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros», este mismo considerando precisa que «se deben tomar plenamente en consideración los requisitos de protección de los *consumidores en general*».³²

³⁰ El subrayado es mío.

³¹ El subrayado es mío.

³² El subrayado es mío.

65. Dicho de otro modo, la filosofía subyacente al sistema de normas instaurado por el Reglamento n.º 261/2004 se basa también en la apreciación de que el pasajero-consumidor se encuentra en una situación de desventaja con respecto al transportista aéreo-prestador del servicio. Con el fin de compensar esta situación, y de permitir de este modo que el pasajero-consumidor disfrute efectivamente de los derechos que se le confieren, este Reglamento exige, en mi opinión, que el transportista aéreo-prestador del servicio asista *de forma activa* al pasajero-consumidor.

66. Así se desprende, en particular, de las disposiciones del Reglamento n.º 261/2004 que regulan los derechos de asistencia del pasajero. A este respecto, cabe señalar, que si bien las distintas versiones lingüísticas del artículo 8, apartado 1, de dicho Reglamento no son unánimes en lo que concierne a la cuestión de si es el transportista aéreo quien ha de tomar la iniciativa, o si esta corresponde al pasajero,³³ los artículos 4, apartado 3 (denegación de embarque), 5, apartado 1, letra a) (cancelación), y 6, apartado 1, letra c), inciso iii) (retraso de cinco horas como mínimo) de este mismo Reglamento, establecen, respectivamente, que el transportista aéreo «deberá [...] prestar[...] asistencia [a los pasajeros afectados]», que el transportista aéreo «ofrecerá asistencia a los pasajeros afectados», y que «el transportista aéreo [...] ofrecerá a [dichos] pasajeros la asistencia especificada en [...] la letra a) del apartado 1 del artículo 8».

67. La necesidad de que el transportista aéreo ofrezca asistencia refleja, en efecto, la exigencia de protección del pasajero-consumidor en la medida en que este último, «varado» en un aeropuerto distinto del de su destino final debido al acaecimiento de uno de los acontecimientos antes mencionados, se encuentra en una situación de vulnerabilidad con respecto al transportista aéreo establecido en dicho aeropuerto. Este es el motivo por el que este último está obligado a cumplir la obligación de asistencia que le incumbe con independencia de que ese pasajero lo solicite previamente.

68. Tal como ha observado el Gobierno austriaco en sus observaciones escritas, considero que esta interpretación es plenamente conforme a la sentencia del Tribunal de Justicia dictada en el asunto Rusu, en el que declaró que incumbe al transportista aéreo que haya denegado el embarque a los pasajeros prestarles la asistencia prevista en el artículo 8, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004. Más concretamente, el Tribunal de Justicia consideró, en dicha sentencia, que, al efectuar tal propuesta, corresponde al transportista aéreo facilitar a los pasajeros la información necesaria que les permita elegir debidamente entre el reembolso de su billete o la conducción a su destino final, sin que esos pasajeros estén obligados a contribuir activamente a la búsqueda de dicha información.³⁴ En resumen, de esta sentencia, a mi parecer, se desprende que el disfrute efectivo del derecho de asistencia por parte del pasajero no puede obviar la necesidad de una intervención previa del transportista aéreo.

69. Ahora bien, aunque el derecho a la cobertura de los gastos de transporte desde el aeropuerto de llegada hasta aquel para el que se efectuó la reserva (o hasta otro destino cercano convenido con el pasajero) debe ser objeto, como se ha afirmado en las presentes conclusiones, de una interpretación autónoma respecto de los derechos de asistencia que figuran en el artículo 8, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004, considero que la obligación correlativa que recae sobre el transportista aéreo también debe tener en cuenta la exigencia de protección del pasajero-consumidor enunciada en el primer considerando del citado Reglamento.

³³ Las versiones en lengua alemana («so können Fluggäste wählen zwischen [...]»), finlandesa («matkustajalle on annettava mahdollisuus valita jokin seuraavista vaihtoehtoista [...]»), lituana («keleiviams leidžiama rinktis [...]») y polaca («pasażerowie mają prawo wyboru pomiędzy [...]») se limitan a hacer referencia al hecho de que los pasajeros pueden o tienen derecho a elegir entre las distintas formas de asistencia disponibles, sin precisar si incumbe al transportista aéreo proponer a los pasajeros la asistencia prevista en esta disposición o a estos últimos solicitarla, siendo así que las otras versiones lingüísticas se decantan por el primero de estos supuestos.

³⁴ Sentencia de 29 de julio de 2019 (C-354/18, EU:C:2019:637), apartados 53 a 55.

70. Habida cuenta de las consideraciones anteriores, propongo al Tribunal de Justicia que responda a la sexta cuestión prejudicial que el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que, en caso de aterrizaje en un aeropuerto distinto de aquel para el que se efectuó la reserva, el transportista aéreo está obligado a ofrecer al pasajero, por propia iniciativa, la cobertura de los gastos de transporte hasta este último aeropuerto o hasta otro destino cercano convenido con el pasajero.

C. Sobre la séptima cuestión prejudicial

71. Mediante su séptima cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el incumplimiento de las obligaciones de cobertura de los gastos de transporte de los pasajeros desde el aeropuerto de llegada hasta el aeropuerto para el que se efectuó la reserva (o hasta el destino cercano convenido con el pasajero) y del transporte desde el aeropuerto hasta el lugar de alojamiento, que incumbe al transportista aéreo en virtud de los artículos 8, apartado 3, y 9, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, puede conferir al pasajero el derecho a recibir una compensación a tanto alzado en el sentido del artículo 7, apartado 1, del citado Reglamento.

72. Antes de nada, procede sugerir al Tribunal de Justicia que formule de nuevo esta cuestión con referencia únicamente al artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004. En efecto, por lo que respecta al artículo 9, apartado 1, letra c), de este Reglamento, opino que la pertinencia de su interpretación para resolver el litigio principal no se desprende claramente del contexto fáctico del presente asunto y que, en cualquier caso, la interpretación de su artículo 8, apartado 3, como disposición autónoma, por la que abogo en las presentes conclusiones, puede excluir tal pertinencia en la medida en que esta interpretación implica que en un caso de desvío como el del presente asunto solo debe aplicarse el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004.

73. Considero que esta cuestión no plantea dificultades particulares, puesto que la jurisprudencia del Tribunal de Justicia ya ha proporcionado todos los criterios necesarios para responderla.

74. En primer lugar, es preciso recordar que el Tribunal de Justicia ya se ha pronunciado expresamente en sentido afirmativo, si bien a título de *obiter dictum*, sobre la cuestión relativa a la *existencia* del derecho a compensación del pasajero como consecuencia del incumplimiento por parte del transportista aéreo de las obligaciones de asistencia y atención que le incumben en virtud de los artículos 8 y 9 del Reglamento n.º 261/2004 en la sentencia Sousa Rodríguez y otros.³⁵

75. Cabría preguntarse, en su caso, si el pasajero goza también de ese derecho cuando el transportista aéreo ha incumplido la obligación de correr con los gastos de transporte del pasajero desde el aeropuerto de llegada hasta el aeropuerto para el que se efectuó la reserva (o hasta el destino cercano convenido) a que se refiere el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004. He de recordar una vez más, en efecto, que la tesis sostenida en las presentes conclusiones es que las obligaciones de asistencia propiamente dichas, cuyo incumplimiento genera un derecho a compensación según la sentencia Sousa Rodríguez y otros,³⁶ solo están establecidas en el artículo 8, apartado 1, de dicho Reglamento, mientras que su artículo 8, apartado 3, debe considerarse una disposición autónoma. Pues bien, considero que la respuesta a esta pregunta debe ser necesariamente afirmativa, puesto que la obligación de que se trata, al igual que la obligación de asistencia (y de atención), «[serían inanes] si su cumplimiento no pudiera imponerse», para utilizar las palabras empleadas por la Abogada General Sharpston en sus conclusiones presentadas en el asunto Sousa Rodríguez y otros.³⁷

³⁵ Sentencia de 13 de octubre de 2011 (C-83/10, EU:C:2011:652), apartado 44.

³⁶ Sentencia de 13 de octubre de 2011 (C-83/10, EU:C:2011:652).

³⁷ Conclusiones de la Abogada General Sharpston presentadas en el asunto Sousa Rodríguez y otros (C-83/10, EU:C:2011:427), apartado 60.

76. En cuanto atañe a la cuestión de si la compensación de que se trata puede consistir en una compensación *a tanto alzado* en el sentido del artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004, como afirma la parte demandante en el litigio principal, para excluir tal posibilidad basta con examinar minuciosamente el razonamiento desarrollado por el Tribunal de Justicia en la sentencia McDonagh³⁸ al examinar la cuestión de validez del artículo 9 del Reglamento n.º 261/2004 a la luz del principio de proporcionalidad.

77. Según el Tribunal de Justicia, la falta de límite temporal o económico a la obligación de asistencia establecida en el artículo 9 del citado Reglamento no vulnera el principio de proporcionalidad, puesto que las consecuencias económicas negativas, incluso considerables, que conlleva para los transportistas aéreos no son excesivas en relación con el objetivo de elevada protección de los pasajeros, y porque, en cualquier caso, los transportistas aéreos, como operadores diligentes, son libres de repercutir los gastos generados por esta obligación en los precios de los billetes de avión. En ese punto, el Tribunal de Justicia añadió otro apartado para precisar que, sin embargo, un pasajero aéreo solo puede obtener, como compensación por el incumplimiento por parte del transportista aéreo de su obligación de asistencia, el reembolso de los importes que, a la vista de las circunstancias propias de cada caso, resulten necesarios, adecuados y razonables para suplir la deficiencia del transportista aéreo en la asistencia a dicho pasajero, y la apreciación de ello corresponde al juez nacional.³⁹ Así pues, el Tribunal de Justicia ha querido afirmar, en mi opinión, que una interpretación conforme con el principio de proporcionalidad supone una *correspondencia* entre el importe de la compensación adeudada por el transportista aéreo y el de los gastos en que incurre el pasajero afectado, exigencia esta que excluye, por definición, una compensación a tanto alzado, como la prevista en el artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004.

78. Reconozco sin reservas que la adición de dicho apartado en la sentencia no se debió específicamente a la voluntad de excluir la aplicación de una compensación a tanto alzado, sino a la mera necesidad de poner un límite a los importes reclamados por los pasajeros como consecuencia del incumplimiento por parte del transportista aéreo de la obligación de atención que le incumbe en caso de que el vuelo de los citados pasajeros haya sido cancelado por circunstancias extraordinarias que perduren en el tiempo. No obstante, el carácter general de la formulación empleada por el Tribunal de Justicia, unido al hecho de que el apartado en cuestión figura también en el fallo de dicha sentencia, pone de manifiesto, en mi opinión, que el reconocimiento al pasajero de una compensación a tanto alzado, como la prevista en el artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004, a raíz del incumplimiento de cualquier obligación de atención establecida en el artículo 9 de dicho Reglamento, entrañaría, según el Tribunal de Justicia, consecuencias económicas tan negativas para el transportista aéreo que dicho artículo no podría ser interpretado de esta manera sin vulnerar el principio de proporcionalidad.

79. Por tanto, cabe concluir que, en el caso de autos, el incumplimiento de la obligación de atención que figura en el artículo 9, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004 por parte del transportista aéreo genera para el pasajero un derecho al reembolso de los importes que, a la vista de las circunstancias propias de cada caso, resulten necesarios, adecuados y razonables para suplir la deficiencia del transportista aéreo.

80. Habida cuenta de la necesidad de adoptar una interpretación conforme con el principio de proporcionalidad de cualquier disposición del Reglamento n.º 261/2004, es evidente, en mi opinión, que esta conclusión es igualmente aplicable en el supuesto de que la obligación incumplida por el transportista aéreo sea la contemplada en el artículo 8, apartado 3, de dicho Reglamento.

38 Sentencia de 31 de enero de 2013 (C-12/11, EU:C:2013:43).

39 Véase la sentencia de 31 de enero de 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), apartados 45 a 51.

81. A la luz de las consideraciones anteriores, propongo al Tribunal de Justicia que responda a la séptima cuestión prejudicial que el incumplimiento de la obligación de cobertura de los gastos de transporte de los pasajeros desde el aeropuerto de llegada hasta el aeropuerto para el que se efectuó la reserva (o hasta el destino cercano convenido con el pasajero), que incumbe al transportista aéreo en virtud del artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, no puede conferir al pasajero el derecho a recibir una compensación a tanto alzado en el sentido del artículo 7, apartado 1, del citado Reglamento. En cambio, genera para el pasajero el derecho a que se le reembolsen los importes que, a la vista de las circunstancias propias de cada caso, resulten necesarios, adecuados y razonables para suplir esa deficiencia del transportista aéreo.

IV. Conclusión

82. Habida cuenta de las consideraciones anteriores, propongo al Tribunal de Justicia que responda del siguiente modo a las cuestiones prejudiciales segunda, tercera, sexta y séptima planteadas por el Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Austria):

- «1) Los artículos 5, apartado 1, letra c), 6, 7, apartado 1, y 8, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91, deben interpretarse en el sentido de que el hecho de que un vuelo aterrice en un aeropuerto distinto de aquel para el que se efectuó la reserva que esté situado en la misma ciudad o en la misma región, no hace surgir para el pasajero un derecho a compensación por cancelación del vuelo. El derecho a compensación nace únicamente si, como consecuencia de dicho desvío, el pasajero llega al aeropuerto para el que efectuó la reserva o a otro destino cercano convenido con el transportista aéreo con un retraso de tres horas o más.
- 2) El artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que, en caso de aterrizaje en un aeropuerto distinto de aquel para el que se efectuó la reserva, el transportista aéreo está obligado a ofrecer al pasajero, por propia iniciativa, la cobertura de los gastos de transporte hasta este último aeropuerto o hasta otro destino cercano convenido con el pasajero.
- 3) El incumplimiento de la obligación de cobertura de los gastos de transporte de los pasajeros desde el aeropuerto de llegada hasta el aeropuerto para el que se efectuó la reserva (o hasta el destino cercano convenido con el pasajero), que incumbe al transportista aéreo en virtud del artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, no puede conferir al pasajero el derecho a recibir una compensación a tanto alzado en el sentido del artículo 7, apartado 1, del citado Reglamento. En cambio, genera para el pasajero el derecho a que se le reembolsen los importes que, a la vista de las circunstancias propias de cada caso, resulten necesarios, adecuados y razonables para suplir esa deficiencia del transportista aéreo.»