

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera)

de 12 de mayo de 2011\*

En el asunto C-294/10,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Augstākās Tiesas Senāts (Letonia), mediante resolución de 9 de junio de 2010, recibida en el Tribunal de Justicia el 15 de junio de 2010, en el procedimiento entre

**Andrejs Eglītis,**

**Edvards Ratnieks**

y

**Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija,**

en el que participa:

**Air Baltic Corporation AS,**

\* Lengua de procedimiento: letón.

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por el Sr. K. Lenaerts, Presidente de Sala, y el Sr. D. Šváby, la Sra. R. Silva de Lapuerta y los Sres. E. Juhász y J. Malenovský (Ponente), Jueces;

Abogado General: Sra. E. Sharpston;  
Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de la Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija, por el Sr. J. Pūce, en calidad de agente;
- en nombre del Gobierno polaco, por la Sra. K. Rokicka, en calidad de agente;
- en nombre del Gobierno del Reino Unido, por el Sr. L. Seeboruth, en calidad de agente;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. A. Sauka y K. Simonsson, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oída la Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

### **Sentencia**

- <sup>1</sup> La presente petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 5, apartado 3, y 6, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 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) nº 295/91 (DO L 46, p. 1).
- <sup>2</sup> Dicha petición se presentó en el marco de un litigio entre los Sres. Eglītis y Ratnieks, dos pasajeros de un vuelo Copenhague-Riga, y la compañía aérea Air Baltic Corporation AS (en lo sucesivo, «Air Baltic») relativo a la negativa de ésta a indemnizar a los pasajeros del vuelo BT 140, previsto para el 14 de julio de 2006, que había sido cancelado.

## **Marco jurídico**

<sup>3</sup> Los considerandos primero y segundo del Reglamento nº 261/2004 tienen el siguiente tenor literal:

- «(1) La actuación de la Comunidad en el ámbito del transporte aéreo debe tener como objetivo, entre otros, garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros. Además, se deben tomar plenamente en consideración los requisitos de protección de los consumidores en general.
- (2) Las denegaciones de embarque y las cancelaciones o los grandes retrasos de los vuelos ocasionan graves trastornos y molestias a los pasajeros.»

<sup>4</sup> Los considerandos decimotercero a decimoquinto de dicho Reglamento establecen:

- «(13) Los pasajeros cuyos vuelos queden cancelados han de tener la posibilidad de obtener el reembolso de los billetes o un transporte alternativo en condiciones satisfactorias, y deben recibir atención adecuada mientras esperan un vuelo posterior.
- (14) Del mismo modo que en el marco del Convenio de Montreal, las obligaciones de los transportistas aéreos encargados de efectuar un vuelo se deben limitar o excluir cuando un suceso haya sido causado por circunstancias extraordinarias que no hubieran podido evitarse incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables. Dichas circunstancias pueden producirse, en particular, en

casos de inestabilidad política, condiciones meteorológicas incompatibles con la realización del vuelo, riesgos para la seguridad, deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo y huelgas que afecten a las operaciones de un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo.

- (15) Debe considerarse que concurren circunstancias extraordinarias cuando las repercusiones de una decisión de gestión del tránsito aéreo, en relación con una aeronave determinada y en una fecha determinada, den lugar a un gran retraso, a un retraso de un día para el otro o a la cancelación de uno o más vuelos de la aeronave, aunque el transportista aéreo interesado haya hecho todo lo posible por evitar dichos retrasos o cancelaciones.»

<sup>5</sup> El artículo 5 del mismo Reglamento, titulado «Cancelación de vuelos», establece en su apartado 1:

«En caso de cancelación de un vuelo:

- a) el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá asistencia a los pasajeros afectados conforme al artículo 8, y
- b) el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá asistencia a los pasajeros afectados conforme a la letra a) del apartado 1 y el apartado 2 del artículo 9 así como, en caso de que se les ofrezca un transporte alternativo cuando la salida prevista del nuevo vuelo sea como mínimo al día siguiente de la salida programada del vuelo cancelado, la asistencia especificada en las letras b) y c) del apartado 1 del artículo 9, y

- c) los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7, a menos que:
- i) se les informe de la cancelación al menos con dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista, o
  - ii) se les informe de la cancelación con una antelación de entre dos semanas y siete días con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca un transporte alternativo que les permita salir con no más de dos horas de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de cuatro horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista, o
  - iii) se les informe de la cancelación con menos de siete días de antelación con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca tomar otro vuelo que les permita salir con no más de una hora de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de dos horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista.»

<sup>6</sup> El artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004 dispone:

«Un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no está obligado a pagar una compensación conforme al artículo 7 si puede probar que la cancelación se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables.»

7 El artículo 6 del mismo Reglamento, titulado «Retraso», prevé en su apartado 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.»
- 8 El artículo 7 de dicho Reglamento, titulado «Derecho a compensación», dispone en su apartado 1:

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

- a) 250 euros para vuelos de hasta 1.500 kilómetros;
- 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.»

## Litigio principal y cuestiones prejudiciales

- <sup>9</sup> El 14 de julio de 2006, el espacio aéreo sueco en la región de Malmö se cerró a partir de las 20.30 debido a cortes en el suministro energético que entrañaron fallos en los radares y los sistemas de navegación aérea. Ese mismo día, el despegue del vuelo Copenhague-Riga, operado por Air Baltic, estaba previsto para las 20.35.
- <sup>10</sup> Se embarcó a los pasajeros en la aeronave y allí permanecieron esperando el despegue durante algo más de dos horas, es decir, hasta las 22:45 aproximadamente. A las 22.45, se informó a los pasajeros de que el vuelo estaba cancelado y se les invitó a abandonar el avión.
- <sup>11</sup> Al considerar que, como consecuencia de la cancelación de su vuelo, tenían derecho a una compensación por parte de Air Baltic, dos pasajeros, los Sres. Eglītis y Ratnieks, acudieron al Patērētāju tiesību aizsardzības centrs (Centro de protección de los derechos de los consumidores; en lo sucesivo, «Centro»).
- <sup>12</sup> El Centro desestimó su solicitud. Una decisión de 22 de marzo de 2007 de la Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija (Ministerio de Economía de la República de Letonia; en lo sucesivo, «ministrija») confirmó la decisión del Centro.
- <sup>13</sup> Los recurrentes en el litigio principal presentaron un recurso contra la decisión de la ministrija ante la Administratīvā rajona tiesa (Tribunal contencioso-administrativo de primera instancia), y, posteriormente, ante la Administratīvā apgabaltiesa (Tribunal contencioso-administrativo regional). Toda vez que sus recursos fueron desestimados, interpusieron un recurso de casación ante el órgano jurisdiccional remitente.
- <sup>14</sup> El Centro, la ministrija y los tribunales de lo contencioso-administrativo de primera instancia y de apelación consideraron que Air Baltic no estaba obligada, en virtud del artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004, a abonar una compensación

a los recurrentes, dado que debía considerarse que la cancelación del vuelo se había producido en circunstancias extraordinarias independientes de la voluntad de dicha compañía aérea.

<sup>15</sup> Los recurrentes en el litigio principal sostienen, por su parte, que la causa de la cancelación del vuelo no fue el cierre del tránsito aéreo, sino más bien la finalización de la jornada laboral permitida de la tripulación de dicho vuelo. No discuten que el cierre del espacio aéreo sueco, a consecuencia de los cortes en el suministro energético, pueda calificarse de «circunstancias extraordinarias» que escapan del control de la compañía aérea. Según ellos, este acontecimiento explica únicamente el retraso inicial del vuelo, a saber, el producido entre las 20.35 y las 22.45. A su juicio, la decisión de cancelar el vuelo se adoptó a las 22.45 porque el tiempo de servicio autorizado a la tripulación era insuficiente para cubrir la totalidad de dicho vuelo.

<sup>16</sup> Por su lado, el órgano jurisdiccional remitente considera que es posible admitir que a las 20.35 horas, en el momento previsto para el despegue, existían circunstancias extraordinarias, a saber, en el caso de autos, el cierre del espacio aéreo de la región de Malmö, que el transportista no pudo haber evitado. No obstante, añade que, en general, los transportistas aéreos no tienen por costumbre anular los vuelos cada vez que el despegue no es posible exactamente en la hora prevista. Según dicho órgano jurisdiccional, habida cuenta de las particularidades del transporte aéreo, debido a que los pasajeros no tienen normalmente la posibilidad de tomar otros vuelos o de recurrir a medios de transporte o itinerarios alternativos y a que las compañías aéreas no pueden modificar la afectación de sus recursos, especialmente fuera del aeropuerto donde tienen su centro de operaciones, transportista y aeropuerto aúnán esfuerzos para garantizar, en la medida de lo posible, que, a pesar de ello, el vuelo programado tenga lugar.

<sup>17</sup> En estas circunstancias, dicho órgano se pregunta si la imposibilidad de despegar a la hora exacta prevista es razón suficiente para decidir cancelarlo. En particular, se pregunta si, cuando la imposibilidad de despegar a la hora prevista, debida a causas

extraordinarias, es de corta duración, dichas circunstancias extraordinarias justifican la cancelación del vuelo.

- <sup>18</sup> En consecuencia, el órgano jurisdiccional remitente alberga dudas acerca de si, al establecer que los transportistas aéreos sólo están exentos de la obligación de abonar una compensación a los pasajeros cuando se han tomado todas las medidas razonables para evitar las circunstancias extraordinarias, el artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004 incluye entre estas medidas la obligación para estos transportistas de planificar sus recursos, incluidas las tripulaciones, a fin de que, en caso de que aparezcan tales circunstancias, se pueda efectuar el vuelo dentro de un determinado lapso de tiempo.
- <sup>19</sup> En relación con la definición de este «lapso de tiempo», los recurrentes en el litigio principal consideran que han de reservarse recursos suficientes para garantizar el vuelo al menos en las dos horas posteriores a la hora de despegue inicialmente prevista. A este respecto, sus alegaciones ante el órgano jurisdiccional remitente se fundamentan en las disposiciones del Reglamento nº 261/2004 que establecen las obligaciones de los transportistas aéreos en caso de retraso. Según el artículo 6, apartado 1, letra a), del Reglamento nº 261/2004, si un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo prevé el retraso de un vuelo con respecto a la hora de salida prevista de dos horas o más en el caso de todos los vuelos de 1.500 kilómetros o menos, se ofrecerá a los pasajeros la asistencia especificada en dicho Reglamento. A partir de ello concluyen que, en el caso de autos, el retraso de dos horas es «normal», es decir, que la imposibilidad de garantizar que el vuelo se efectuara en ese lapso de dos horas no constituye, en sí misma, una circunstancia que justifique la cancelación del vuelo.
- <sup>20</sup> Por su parte, el órgano jurisdiccional remitente considera que el objetivo principal del artículo 6, apartado 1, del Reglamento nº 261/2004 no es regular estas cuestiones del modo en que lo entienden los recurrentes en el litigio principal, pero que no se puede excluir que sea posible utilizar esta disposición para la interpretación sistemática del artículo 5, apartado 3, del mencionado Reglamento.

21 Ante tales interrogantes, el Augstākās Tiesas Senāts decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

- «1) ¿Debe interpretarse el artículo 5, apartado 3, del [Reglamento nº 261/2004] en el sentido de que el transportista aéreo, al objeto de que se reconozca que ha tomado todas las medidas razonables para evitar las circunstancias extraordinarias, está obligado a planificar oportunamente sus recursos a fin de que sea posible llevar a cabo el vuelo previsto después de que desaparezcan las circunstancias extraordinarias no previstas con anterioridad, es decir, en un momento determinado después de la hora prevista de despegue?
- 2) Si la respuesta a la primera cuestión es afirmativa, ¿es aplicable el artículo 6, apartado 1, [del Reglamento nº 261/2004] para determinar la reserva de tiempo mínima que el transportista, al planificar sus recursos en el momento pertinente, tiene que prever como eventual retraso previsible en el supuesto de que se produzcan circunstancias extraordinarias?»

### **Sobre las cuestiones prejudiciales**

22 Mediante sus dos cuestiones, que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente desea saber, en esencia, si el artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que un transportista aéreo está obligado, como una de las medidas razonables que debe adoptar para evitar circunstancias extraordinarias a planificar sus recursos oportunamente a fin de disponer de una cierta «reserva de tiempo» mínima con posterioridad al horario de despegue previsto, de manera que esté en condiciones, si es posible, de efectuar el vuelo después de

que hayan finalizado las circunstancias extraordinarias. Se pregunta, en particular, si esta «reserva de tiempo» puede determinarse remitiéndose al artículo 6, apartado 1, del Reglamento nº 261/2004.

- <sup>23</sup> Con carácter previo, es preciso recordar que, con arreglo al artículo 5, apartado 1, del Reglamento nº 261/2004, en caso de cancelación de un vuelo el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá a los pasajeros afectados, con los requisitos fijados en dicho apartado, en primer lugar, la asistencia conforme al artículo 8 de dicho Reglamento, a saber, el derecho al reembolso o a un transporte alternativo, en segundo lugar, correrá con los gastos de manutención, alojamiento y comunicación telefónica previstos en el artículo 9 del mismo Reglamento, y, en tercer lugar, abonará una indemnización a tanto alzado según las modalidades previstas en el artículo 7 de ese Reglamento, a menos que hayan sido oportunamente informados de la cancelación del vuelo.
- <sup>24</sup> No obstante, en virtud del artículo 5, apartado 3, de dicho Reglamento, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1 del mismo artículo el transportista aéreo está exento de una de sus obligaciones, a saber, la que impone abonar una compensación a los pasajeros, si puede probar que la cancelación se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables.
- <sup>25</sup> A este respecto, en el apartado 40 de la sentencia de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, Rec. p. I-11061), el Tribunal de Justicia declaró que, como no todas las circunstancias extraordinarias tienen carácter exoneratorio, incumbe a quien pretenda invocarlas demostrar, además, que en cualquier caso habría sido imposible evitarlas con medidas adaptadas a la situación, es decir, con medidas que respondan, en particular, a unas condiciones técnica y económicamente soportables para el transportista aéreo de que se trate, en el momento de producirse las circunstancias extraordinarias. En efecto, como precisó el Tribunal de Justicia en el apartado 41 de la misma sentencia, dicho transportista debe demostrar que, incluso utilizando todo el personal o el material y los medios financieros de que disponía, le habría resultado manifiestamente imposible evitar que las circunstancias extraordinarias con las que se vio enfrentado provocaran la cancelación del vuelo, salvo a costa de aceptar sacrificios insoportables para las capacidades de su empresa en aquel momento.

- 26 Cabe ante todo subrayar que, con mucha frecuencia, la aparición de circunstancias extraordinarias dificulta, o incluso imposibilita, la realización del vuelo con arreglo al horario previsto. De este modo, el riesgo de retraso del vuelo, que puede generar finalmente su cancelación, constituye la consecuencia perjudicial típica para los pasajeros y, por tanto, previsible, de la aparición de circunstancias extraordinarias.
- 27 De ello se deriva que el transportista aéreo, toda vez que está obligado, en virtud del artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004, a tomar todas las medidas razonables para evitar las circunstancias extraordinarias, debe razonablemente, en la fase de planificación del vuelo, tener en cuenta el riesgo de retraso vinculado a la posible aparición de circunstancias extraordinarias.
- 28 Más concretamente, para evitar que cualquier retraso, aunque sea insignificante, que resulte de la aparición de circunstancias extraordinarias no conduzca ineludiblemente a la cancelación del vuelo, el transportista aéreo debe planificar sus recursos para, si es posible, estar en condiciones de efectuar ese vuelo una vez que finalicen las circunstancias extraordinarias. Si, por el contrario, en tal situación, un transportista aéreo no dispone de ninguna reserva de tiempo, no se puede declarar que ha tomado todas las medidas razonables previstas en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004.
- 29 En primer lugar, por lo que se refiere a la determinación de manera general de la reserva de tiempo mínima a la que alude el órgano jurisdiccional remitente, procede recordar que en el apartado 42 de la sentencia Wallentin-Hermann, antes citada, el Tribunal de Justicia declaró, en este sentido, que era preciso comprobar si el transportista aéreo de que se trataba había tomado las medidas adaptadas a la situación concreta, es decir, las medidas que respondían, en particular, a unas condiciones técnica y económicamente soportables para dicho transportista, en el momento de producirse las circunstancias extraordinarias cuya existencia alegaba.

- <sup>30</sup> Por consiguiente, el Tribunal de Justicia ha establecido un concepto individualizado y flexible de medida razonable, dejando en manos del órgano jurisdiccional nacional apreciar si, en las circunstancias del caso de autos, podía considerarse que el transportista aéreo había tomado las medidas adaptadas a la situación.
- <sup>31</sup> De ello se desprende que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004 no puede interpretarse en el sentido de que impone, en concepto de medidas razonables, planificar, de manera general e indiferenciada, una reserva de tiempo mínima aplicable indistintamente a todos los transportistas aéreos en todas las situaciones en las que surgen circunstancias extraordinarias.
- <sup>32</sup> En segundo lugar, por lo que respecta a la apreciación del carácter razonable de las medidas tomadas para constituir una reserva de tiempo que permita evitar, si es posible, que el retraso resultante de las circunstancias extraordinarias no lleve a la cancelación del vuelo, ante todo es necesario declarar que esta apreciación no debe efectuarse, como parece sugerir el órgano jurisdiccional remitente, teniendo en cuenta el retraso apreciado en relación con el horario previsto para el despegue del avión, sino el que podría existir al finalizar el vuelo efectuado en las nuevas condiciones resultantes de la aparición de las circunstancias extraordinarias.
- <sup>33</sup> En efecto, en el marco de tal apreciación únicamente procede tener en cuenta la capacidad del transportista aéreo para efectuar en su integridad el vuelo previsto, entendido como una «unidad» de transporte realizada por un transportista aéreo que fija su itinerario (véase, en este sentido, la sentencia de 10 de julio de 2008, Emirates Airlines, C-173/07, Rec. p. I-5237, apartado 40), a pesar de la aparición de circunstancias extraordinarias que hayan provocado un retraso determinado. Ahora bien, un retraso como el observado inicialmente, en el momento en que dichas circunstancias excepcionales finalizan o en relación con el horario previsto para el despegue, puede incrementarse posteriormente, debido al encadenamiento de diversas complicaciones secundarias vinculadas al hecho de que el vuelo en cuestión no pudiera llevarse a cabo regularmente según el horario previsto, como las dificultades vinculadas con una nueva atribución de los pasillos aéreos o con los requisitos de accesibilidad del

aeropuerto de destino, incluido el posible cierre total o parcial de éste durante ciertas horas de la noche. De ello resultaría que, en definitiva, al final del vuelo éste acumularía un retraso netamente superior al observado inicialmente.

- <sup>34</sup> En consecuencia, la apreciación del carácter razonable de las medidas adoptadas por el transportista aéreo al planificar el vuelo debe tener también en cuenta estos riesgos secundarios, en la medida en que los elementos que los constituyen sean previsibles y calculables.
- <sup>35</sup> En cuanto a la capacidad del transportista aéreo de efectuar el vuelo previsto en su integridad en estas condiciones, ésta ha de apreciarse a la luz de los criterios formulados por el Tribunal de Justicia en la sentencia Wallentin-Hermann, antes citada. Tal apreciación debe llevarse a cabo velando por que la amplitud de la reserva de tiempo exigida no tenga como consecuencia que el transportista aéreo deba consentir sacrificios insopportables habida cuenta de las capacidades de su empresa en el momento pertinente.
- <sup>36</sup> Por otro lado, es necesario añadir que, al apreciar el carácter razonable de las medidas tomadas para constituir esta reserva de tiempo, el artículo 6, apartado 1, del Reglamento nº 261/2004 no es aplicable. En efecto, esta disposición se refiere a las diferentes categorías de «retrasos» imputables al transportista aéreo que no están vinculadas a la aparición de circunstancias extraordinarias que no podrían haber sido evitadas aunque se hubieran adoptado todas las medidas razonables.
- <sup>37</sup> Teniendo en cuenta las consideraciones precedentes, procede responder a las cuestiones planteadas en el sentido de que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004 ha de interpretarse en el sentido de que el transportista aéreo, toda vez que está obligado a tomar todas las medidas razonables para evitar las circunstancias extraordinarias, debe razonablemente, al planificar el vuelo, tener en cuenta el riesgo de retraso vinculado a la posible aparición de tales circunstancias. En consecuencia,

tiene que prever una cierta reserva de tiempo que le permita, si es posible, efectuar el vuelo en su integridad en el momento en que las circunstancias extraordinarias hayan finalizado. En cambio, dicha disposición no puede interpretarse en el sentido de que impone, en concepto de medidas razonables, planificar, de manera general e indiferenciada, una reserva de tiempo mínima aplicable indistintamente a todos los transportistas aéreos en todas las situaciones de aparición de circunstancias extraordinarias. La apreciación de la capacidad del transportista aéreo de garantizar la integridad del vuelo previsto en las nuevas condiciones resultantes de la aparición de estas circunstancias debe llevarse a cabo velando por que la amplitud de la reserva de tiempo exigida no tenga como consecuencia llevar al transportista aéreo a consentir sacrificios insopportables habida cuenta de las capacidades de su empresa en el momento pertinente. El artículo 6, apartado 1, de dicho reglamento no es aplicable en el marco de tal apreciación.

## **Costas**

- <sup>38</sup> Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

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

**El artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 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) nº 295/91, ha de interpretarse en el sentido de que**

el transportista aéreo, toda vez que está obligado a tomar todas las medidas razonables para evitar las circunstancias extraordinarias, debe razonablemente, al planificar el vuelo, tener en cuenta el riesgo de retraso vinculado a la posible aparición de tales circunstancias. En consecuencia, tiene que prever una cierta reserva de tiempo que le permita, si es posible, efectuar el vuelo en su integridad en el momento en que las circunstancias extraordinarias hayan finalizado. En cambio, dicha disposición no puede interpretarse en el sentido de que impone, en concepto de medidas razonables, planificar, de manera general e indiferenciada, una reserva de tiempo mínima aplicable indistintamente a todos los transportistas aéreos en todas las situaciones de aparición de circunstancias extraordinarias. La apreciación de la capacidad del transportista aéreo de garantizar la integridad del vuelo previsto en las nuevas condiciones resultantes de la aparición de estas circunstancias debe llevarse a cabo velando por que la amplitud de la reserva de tiempo exigida no tenga como consecuencia llevar al transportista aéreo a consentir sacrificios insopportables habida cuenta de las capacidades de su empresa en el momento pertinente. El artículo 6, apartado 1, de dicho Reglamento no es aplicable en el marco de tal apreciación.

Firmas