



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera)

de 31 de enero de 2013*

«Transporte aéreo — Reglamento (CE) n° 261/2004 — Concepto de “circunstancias extraordinarias” — Obligación de asistencia a los pasajeros en caso de cancelación de un vuelo por “circunstancias extraordinarias” — Erupción volcánica que provoca el cierre del espacio aéreo — Erupción del volcán islandés Eyjafjallajökull»

En el asunto C-12/11,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Dublin Metropolitan District Court (Irlanda), mediante resolución de 10 de noviembre de 2010, recibida en el Tribunal de Justicia el 10 de enero de 2011, en el procedimiento entre

Denise McDonagh

y

Ryanair Ltd,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por el Sr. K. Lenaerts, en funciones de Presidente de la Sala Tercera, y los Sres. E. Juhász, G. Arestis, T. von Danwitz y D. Šváby (Ponente), Jueces;

Abogado General: Sr. Y. Bot;

Secretaria: Sra. R. Şereş, administradora;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 9 de febrero de 2012;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de la Sra. McDonagh, por el Sr. J. Hennessy, Solicitor;
- en nombre de Ryanair Ltd, por el Sr. G. Berrisch, Rechtsanwalt, el Sr. M. Hayden, Senior Counsel, y el Sr. R. Aylward, Barrister-at-Law;
- en nombre del Gobierno alemán, por el Sr. T. Henze y la Sra. J. Kemper, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno francés, por los Sres. G. de Bergues y M. Perrot, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno polaco, por el Sr. M. Szpunar, en calidad de agente;

* Lengua de procedimiento: inglés.

- en nombre del Gobierno del Reino Unido, por el Sr. S. Ossowski, en calidad de agente;
- en nombre del Parlamento Europeo, por la Sra. L.G. Knudsen y el Sr. A. Troupiotis, en calidad de agentes;
- en nombre del Consejo de la Unión Europea, por la Sra. E. Karlsson y el Sr. A. De Elera, en calidad de agentes;
- en nombre de la Comisión Europea, por el Sr. K. Simonsson y la Sra. N. Yerrell, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 22 de marzo de 2012;

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 La petición de decisión prejudicial versa sobre la interpretación y la apreciación de la validez de los artículos 5, apartado 1, letra b), y 9 del Reglamento (CE) n° 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° 295/91 (DO L 46, p. 1).
- 2 Dicha petición se presentó en el marco de un litigio entre la Sra. McDonagh y Ryanair Ltd (en lo sucesivo, «Ryanair») con motivo de la negativa de esta última a prestarle la asistencia prevista en el artículo 5, apartado 1, letra b), del Reglamento n° 261/2004 tras la erupción del volcán islandés Eyjafjallajökull que provocó la cancelación de su vuelo y, más en general, el cierre de una parte del espacio aéreo europeo.

Marco jurídico

Derecho internacional

- 3 El Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, concluido en Montreal el 28 de mayo de 1999, fue firmado por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1999 y aprobado en nombre de ésta mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001 (DO L 194, p. 38; en lo sucesivo, «Convenio de Montreal»).
- 4 El último párrafo del preámbulo del Convenio de Montreal establece:

«Convencidos de que la acción colectiva de los Estados para una mayor armonización y codificación de ciertas reglas que rigen el transporte aéreo internacional mediante un nuevo convenio es el medio más apropiado para lograr un equilibrio de intereses equitativo [...]»
- 5 A tenor del artículo 29 de dicho Convenio:

«En el transporte de pasajeros, de equipaje y de carga, toda acción de indemnización de daños, sea que se funde en el presente Convenio, en un contrato o en un acto ilícito, sea en cualquier otra causa, solamente podrá iniciarse con sujeción a condiciones y a límites de responsabilidad como los previstos en el presente Convenio, sin que ello afecte a la cuestión de qué personas pueden iniciar las acciones y cuáles son sus respectivos derechos. En ninguna de dichas acciones se otorgará una indemnización punitiva, ejemplar o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria.»

Derecho de la Unión

- 6 Los considerandos primero, segundo, decimocuarto y decimoquinto del Reglamento n° 261/2004 establecen:
- «(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.
- [...]
- (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.»
- 7 El artículo 5 del Reglamento n° 261/2004, que lleva por título «Cancelación de vuelos», dispone:
- «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.

[...]

3. 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.

[...]»

8 El artículo 8 de dicho Reglamento define las modalidades de la asistencia proporcionada a los pasajeros por el transportista aéreo, tanto por lo que respecta a su derecho de reembolso como a un transporte alternativo.

9 El artículo 9 de dicho Reglamento, titulado «Derecho a atención», tiene el siguiente tenor:

«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).

2. Además, se ofrecerán a los pasajeros gratuitamente dos llamadas telefónicas, télex o mensajes de fax, o correos electrónicos.

[...]»

10 Con el título «Compensación suplementaria», el artículo 12, apartado 1, de este mismo Reglamento establece que «el presente Reglamento se aplicará sin perjuicio de los derechos del pasajero a obtener una compensación suplementaria. La compensación que se conceda con arreglo al presente Reglamento podrá deducirse de la misma».

11 El artículo 16 del Reglamento n° 261/2004, titulado «Incumplimientos», está redactado en los siguientes términos:

«1. Cada Estado miembro designará un organismo responsable del cumplimiento del presente Reglamento en lo que concierne a los vuelos procedentes de aeropuertos situados en su territorio y a los vuelos procedentes de un tercer país y con destino a dichos aeropuertos. Cuando proceda, este organismo adoptará las medidas necesarias para garantizar el respeto de los derechos de los pasajeros. Los Estados miembros notificarán a la Comisión el organismo que hayan designado con arreglo al presente apartado.

[...]

3. Las sanciones establecidas por los Estados miembros por los incumplimientos del presente Reglamento serán eficaces, proporcionadas y disuasorias.»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

- 12 El 11 de febrero de 2010, la Sra. McDonagh reservó con Ryanair un vuelo con salida de Faro (Portugal) y destino a Dublín (Irlanda), previsto para el 17 de abril de 2010, por un precio de 98 euros. El 20 de marzo de 2010 entró en erupción el volcán islandés Eyjafjallajökull. El 14 de abril de 2010 entró en una fase explosiva, proyectando una nube de cenizas volcánicas en el cielo europeo. El 15 de abril de 2010, las autoridades responsables del tráfico aéreo cerraron el espacio aéreo de varios Estados miembros por los riesgos que entrañaba para los aviones.
- 13 El 17 de abril de 2010, el vuelo de la Sra. McDonagh fue cancelado debido al cierre del espacio aéreo irlandés. Los vuelos de Ryanair entre Europa continental e Irlanda se reanudaron el 22 de abril de 2010 y la Sra. McDonagh no pudo llegar a Dublín hasta el 24 de abril de 2010.
- 14 Entre el 17 y el 24 de abril de 2010, Ryanair no atendió a la demandante en el litigio principal del modo establecido en el artículo 9 del Reglamento n° 261/2004.
- 15 La Sra. McDonagh demandó a Ryanair ante el órgano jurisdiccional remitente con el fin de obtener una compensación de 1 129,41 euros por los gastos de restauración, compra de bebidas, alojamiento y transporte en que incurrió durante ese período.
- 16 Ryanair alega que el cierre del espacio aéreo de parte de Europa a raíz de la erupción del volcán Eyjafjallajökull no constituye una «circunstancia extraordinaria» en el sentido del Reglamento n° 261/2004, sino una «circunstancia eminentemente extraordinaria», que no sólo la exonera de su obligación de compensación, sino también de sus obligaciones de asistencia conforme a los artículos 5 y 9 de dicho Reglamento.
- 17 Habida cuenta de sus dudas sobre si, en circunstancias como las del litigio principal, la obligación de prestar dicha asistencia puede estar sujeta a limitaciones y considerando que el Tribunal de Justicia todavía no se ha pronunciado sobre este particular, el Dublin Metropolitan District Court decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:
 - «1) Circunstancias como los cierres de espacio aéreo europeo a causa de la erupción del volcán Eyjafjallajökull en Islandia, que provocó una interrupción extensa y prolongada del transporte aéreo, ¿exceden el límite de lo que debe entenderse por “circunstancias extraordinarias” en el sentido del Reglamento n° 261/2004?
 - 2) En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión, ¿se excluye, en tales circunstancias, la obligación de ofrecer atención con arreglo a los artículos 5 y 9 [del Reglamento n° 261/2004]?
 - 3) En caso de que la respuesta a la segunda cuestión sea negativa, ¿son inválidos los artículos 5 y 9 [del Reglamento n° 261/2004], en la medida en que vulneran los principios de proporcionalidad y no discriminación, el principio de “equilibrio de intereses equitativo” consagrado en el Convenio de Montreal y los artículos 16 y 17 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea [(en lo sucesivo, “Carta”)]?
 - 4) ¿Debe interpretarse la obligación establecida en los artículos 5 y 9 [del Reglamento n° 261/2004] en el sentido de que contiene un límite implícito, por ejemplo de índole temporal o económica, a la atención que debe prestarse en los supuestos en que la cancelación se debe a “circunstancias extraordinarias”?

- 5) En caso de que la respuesta a la cuarta cuestión sea negativa, ¿son inválidos los artículos 5 y 9 [del Reglamento n° 261/2004] en la medida en que vulneran los principios de proporcionalidad y no discriminación, el principio de “equilibrio de intereses equitativo” consagrado en el Convenio de Montreal y los artículos 16 y 17 de la [Carta]?»

Cuestiones prejudiciales

Sobre la admisibilidad

- 18 El Consejo de la Unión Europea alega, en esencia, que las cuestiones prejudiciales son inadmisibles por carecer de pertinencia para el litigio principal, ya que, en caso de cancelación de un vuelo, con independencia de cuál sea la causa, los pasajeros aéreos no pueden invocar ante un órgano jurisdiccional nacional el incumplimiento por un transportista aéreo de su obligación de asistencia establecida en los artículos 5, apartado 1, letra b), y 9 del Reglamento n° 261/2004, con el fin de obtener de este último una compensación.
- 19 A este respecto, procede recordar que, en virtud del artículo 5, apartado 1, letra b), del Reglamento n° 261/2004, en caso de cancelación de un vuelo, el transportista aéreo ofrecerá a los pasajeros afectados, en las condiciones en él establecidas, correr con los gastos de restauración, alojamiento y comunicación, tal como dispone el artículo 9 de dicho Reglamento.
- 20 El Tribunal de Justicia ya ha tenido ocasión de precisar que, cuando un transportista aéreo incumple las obligaciones que le incumben en virtud de dicho artículo 9, un pasajero aéreo está legitimado para invocar un derecho a compensación sobre la base de los elementos enunciados en esas mismas disposiciones (véase, en este sentido, la sentencia de 13 de octubre de 2011, Sousa Rodríguez y otros, C-83/10, Rec. p. I-9469, apartado 44), y que tal pretensión no puede entenderse encaminada a obtener una indemnización por daños y perjuicios que, como reparación individualizada, compense un daño provocado por la cancelación del vuelo de que se trate en las condiciones previstas en el artículo 22 del Convenio de Montreal (véase, en este sentido, la sentencia Sousa Rodríguez y otros, antes citada, apartado 38).
- 21 En efecto, una pretensión como la del litigio principal está dirigida a obtener, del transportista aéreo, el equivalente del cumplimiento de su obligación de asistencia emanada de los artículos 5, apartado 1, letra b), y 9 del Reglamento n° 261/2004, de la que cabe recordar que se sitúa en un momento previo al que resulta de lo dispuesto en el Convenio de Montreal (véanse las sentencias de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Rec. p. I-11061, apartado 32, y de 23 de octubre de 2012, Nelson y otros, C-581/10 y C-629/10, apartado 57).
- 22 El hecho, señalado a este respecto por el Consejo, de que cada Estado miembro designe un organismo responsable de la aplicación del Reglamento n° 261/2004 que, cuando proceda, adopte las medidas necesarias para garantizar el respeto de los derechos de los pasajeros y ante el que todo pasajero pueda reclamar por un supuesto incumplimiento de dicho Reglamento, tal como establece el artículo 16 de éste, no puede cuestionar el derecho de un pasajero a tal reembolso.
- 23 En efecto, dicho artículo no puede interpretarse en el sentido de que reserva únicamente a los organismos nacionales encargados de la aplicación del Reglamento n° 261/2004 la sanción del incumplimiento por los transportistas aéreos de su obligación de asistencia contemplada en los artículos 5, apartado 1, letra b), y 9 de dicho Reglamento.

- 24 En consecuencia, procede concluir que un pasajero aéreo puede invocar, ante un órgano jurisdiccional nacional, el incumplimiento por un transportista aéreo de su obligación de asistencia establecida en los artículos 5, apartado 1, letra b), y 9 del Reglamento n° 261/2004, con el fin de obtener de este último una compensación por los gastos con que debería haber corrido con arreglo a esas disposiciones.
- 25 Por tanto, dado que las cuestiones prejudiciales son pertinentes para resolver el litigio, la petición de decisión prejudicial es admisible.

Sobre el fondo

Primera cuestión prejudicial

- 26 Mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 5 del Reglamento n° 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que hechos como el cierre de una parte del espacio aéreo europeo a raíz de la erupción del volcán Eyjafjallajökull constituyen «circunstancias extraordinarias» en el sentido de este Reglamento, que no exoneran a los transportistas aéreos de su obligación de asistencia establecida en los artículos 5, apartado 1, letra b), y 9 del Reglamento n° 261/2004 o, por el contrario, dado su excepcional alcance, exceden del ámbito de ese concepto, por lo que dichos transportistas aéreos quedan liberados de tal obligación.
- 27 Procede señalar, de entrada, que el concepto de «circunstancias extraordinarias» no se encuentra definido en el artículo 2 del Reglamento n° 261/2004 ni en el resto de sus disposiciones, si bien de sus considerandos decimocuarto y decimoquinto se desprende una lista no exhaustiva de tales circunstancias.
- 28 En este contexto, según jurisprudencia consolidada, la determinación del significado y del alcance de los términos no definidos por el Derecho de la Unión debe efectuarse conforme al sentido habitual de éstos en el lenguaje corriente, teniendo también en cuenta el contexto en el que se utilizan y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forman parte (sentencia Wallentin-Hermann, antes citada, apartado 17).
- 29 En el lenguaje corriente, la expresión «circunstancias extraordinarias» hace literalmente referencia a circunstancias «fuera de lo ordinario». En el contexto del transporte aéreo designa un acontecimiento que no es inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado y escapa al control efectivo de éste a causa de su naturaleza o de su origen (sentencia Wallentin-Hermann, antes citada, apartado 23). Dicho de otro modo y tal como el Abogado General señaló en el punto 34 de sus conclusiones, se refiere a todas aquellas circunstancias que escapan al control del transportista aéreo, con independencia de cuál sea la naturaleza de esas circunstancias y la gravedad de las mismas.
- 30 Aparte de las «circunstancias extraordinarias» mencionadas en su artículo 5, apartado 3, el Reglamento n° 261/2004 no contiene ninguna indicación que permita concluir que reconoce una categoría distinta de acontecimientos «particularmente extraordinarios» que tengan como consecuencia exonerar al transportista aéreo de todas sus obligaciones, incluidas las emanadas de su artículo 9.
- 31 Por otra parte, en cuanto al contexto y a los objetivos perseguidos por el artículo 5 del Reglamento n° 261/2004, que establece las obligaciones que incumben al transportista aéreo en caso de cancelación de un vuelo, debe recordarse, por una parte, que cuando concurren circunstancias excepcionales, el apartado 3 de dicho artículo únicamente exime al transportista aéreo de su obligación de compensación con arreglo al artículo 7 de dicho Reglamento. De este modo, el legislador de la Unión consideró que, con independencia del acontecimiento que haya dado lugar a la cancelación del vuelo, el transportista aéreo está sujeto a la obligación de asistencia conforme al artículo 9 del mismo Reglamento. Por otra parte, de los considerandos primero y segundo del Reglamento n° 261/2004 se desprende claramente que éste tiene como objetivo garantizar un elevado

nivel de protección de los pasajeros y que toma en consideración los requisitos de protección de los consumidores en general, ya que las cancelaciones de los vuelos ocasionan graves molestias a los pasajeros (sentencias antes citadas Wallentin-Hermann, apartado 18, y Nelson y otros, apartado 72).

- 32 Ahora bien, si circunstancias como las del litigio principal, tanto por su índole como por su alcance, excedieran del marco del concepto de «circunstancias extraordinarias» en el sentido del Reglamento n° 261/2004, tal interpretación no sólo contravendría el significado de ese concepto en el lenguaje corriente, sino también los objetivos de dicho Reglamento.
- 33 En efecto, una interpretación así tendría como consecuencia que los transportistas aéreos se verían obligados a prestar la asistencia establecida en el artículo 9 del Reglamento n° 261/2004 a pasajeros aéreos que, debido a la cancelación de un vuelo, se hallaran en una situación de incomodidad limitada, mientras que pasajeros como la demandante en el litigio principal, que se encontraran en una situación de especial vulnerabilidad por verse obligados a permanecer en un aeropuerto durante varios días, se verían privados de tal asistencia.
- 34 Habida cuenta de lo anterior, procede responder a la primera cuestión prejudicial que el artículo 5 del Reglamento n° 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que circunstancias como el cierre de una parte del espacio aéreo europeo a raíz de la erupción del volcán Eyjafjallajökull constituyen «circunstancias extraordinarias» en el sentido de dicho Reglamento que no exoneran a los transportistas aéreos de su obligación de asistencia establecida en los artículos 5, apartado 1, letra b), y 9 de ese Reglamento.
- 35 De la respuesta dada a la primera cuestión prejudicial se deduce que no procede responder a las cuestiones prejudiciales segunda y tercera.

Sobre las cuestiones prejudiciales cuarta y quinta

- 36 Mediante sus cuestiones prejudiciales cuarta y quinta, que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si los artículos 5, apartado 1, letra b), y 9 del Reglamento n° 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que, en caso de cancelación de un vuelo por «circunstancias extraordinarias» como las del litigio principal, la obligación de asistencia a los pasajeros establecida en esas disposiciones está limitada temporal o económicamente y, si no es así, si dichas disposiciones interpretadas de ese modo son inválidas a la vista de los principios de proporcionalidad y no discriminación y del principio de «equilibrio de intereses equitativo» contemplado por el Convenio de Montreal y de los artículos 16 y 17 de la Carta.
- 37 A este respecto, es preciso señalar que, en caso de cancelación de un vuelo por concurrir «circunstancias extraordinarias», el legislador de la Unión quiso organizar las obligaciones de los transportistas aéreos establecidas en el artículo 5, apartado 1, del Reglamento n° 261/2004.
- 38 De este modo, según el decimoquinto considerando y el artículo 5, apartado 3, de ese Reglamento, como excepción al apartado 1 del mismo artículo, el transportista aéreo está exento de su obligación de pagar una compensación a los pasajeros conforme al artículo 7 de dicho Reglamento 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, es decir, a circunstancias que escapan al control efectivo del transportista aéreo (sentencia Nelson y otros, antes citada, apartado 39).
- 39 A este respecto, el Tribunal de Justicia ha señalado que, en tales circunstancias, el transportista aéreo sólo está exento de su obligación de compensación en virtud del 7 del Reglamento n° 261/2004 y, en consecuencia, se mantiene su obligación de asistencia conforme al artículo 9 de este Reglamento (véase, en este sentido, la sentencia de 12 de mayo de 2011, Eglitis y Ratnieks, C-294/10, Rec. p. I-3983, apartados 23 y 24).

- 40 Del tenor del Reglamento n° 261/2004 tampoco se desprende limitación alguna, de carácter temporal o económico, a la obligación de asistencia a los pasajeros en circunstancias extraordinarias como las del litigio principal.
- 41 En efecto, del artículo 9 del Reglamento n° 261/2004 se desprende que todas las obligaciones de asistencia a los pasajeros afectados por cancelaciones de vuelos recaen, íntegramente, en el transportista aéreo durante todo el período en que tales pasajeros deban esperar un transporte alternativo. En este sentido, del apartado 1, letra b), de ese artículo resulta claramente que el transportista aéreo ofrecerá gratuitamente alojamiento en un hotel durante el tiempo «necesario».
- 42 Además, cualquier interpretación distinta que tenga por objeto reconocer límites, temporales o económicos, a la obligación por el transportista aéreo de asistir a los pasajeros cuyo vuelo haya sido cancelado cuestionaría los objetivos perseguidos por el Reglamento n° 261/2004 y recordados en el apartado 31 de la presente sentencia, en la medida en que, más allá de la limitación considerada, los pasajeros quedarían privados de cualquier atención y abandonados a su suerte. Ahora bien, tal como el Abogado General señaló en el punto 52 de sus conclusiones, la atención a tales pasajeros resulta ser particularmente importante cuando se producen circunstancias extraordinarias que perduran en el tiempo y es precisamente cuando la espera causada por la cancelación de un vuelo es especialmente larga cuando es necesario garantizar que el pasajero aéreo cuyo vuelo ha sido cancelado puede tener acceso a los productos y a los servicios de primera necesidad, y ello durante todo el tiempo que se prolongue la espera.
- 43 En consecuencia, en contra de lo que sostiene Ryanair, del Reglamento n° 261/2004 no puede deducirse que, en circunstancias como las del litigio principal, la obligación de asistencia a los pasajeros contemplada en sus artículos 5 y 9 deba estar sujeta a limitación alguna, sea de índole temporal o económica.
- 44 No obstante, es preciso cerciorarse de que la interpretación sostenida en el apartado anterior no es contraria a los principios de proporcionalidad, de «equilibrio de intereses equitativo» contemplado por el Convenio de Montreal y de no discriminación, así como a los artículos 16 y 17 de la Carta. En efecto, según un principio general de interpretación, todo acto de la Unión debe interpretarse, en la medida de lo posible, de un modo que no cuestione su validez y de conformidad con el conjunto del Derecho primario (sentencia de 16 de septiembre de 2010, Chatzi, C-149/10, Rec. p. I-8489, apartado 43).
- 45 Por lo que respecta, en primer lugar, al principio de proporcionalidad, procede recordar que el Tribunal de Justicia ya ha tenido ocasión de declarar, en los apartados 78 a 92 de su sentencia de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA (C-344/04, Rec. p. I-403), que los artículos 5 a 7 del Reglamento n° 261/2004 no eran inválidos por vulnerar el principio de proporcionalidad.
- 46 Ahora bien, ningún elemento justifica que se cuestione la declaración de validez pronunciada por el Tribunal de Justicia en dicha sentencia, ni siquiera la falta de límite temporal o económico a la obligación de asistencia en circunstancias como las del litigio principal.
- 47 No puede desvirtuar tal declaración el hecho, alegado por Ryanair, de que la obligación de asistencia, tal como está definida en el artículo 9 del Reglamento n° 261/2004, conlleve consecuencias económicas ciertas para los transportistas aéreos, ya que tales consecuencias no pueden considerarse excesivas en relación con el objetivo de elevada protección de los pasajeros.
- 48 En efecto, la importancia del objetivo de la protección de los consumidores, incluidos, por lo tanto, los pasajeros aéreos, puede justificar consecuencias económicas negativas, incluso considerables, para determinados operadores económicos (sentencia Nelson y otros, antes citada, apartado 81 y jurisprudencia citada).

- 49 Por otra parte, tal como el Abogado General señaló en los puntos 58 y 60 de sus conclusiones, los transportistas aéreos, como operadores diligentes, deberían prever los costes inherentes al cumplimiento, llegado el caso, de su obligación de asistencia y, además, son libres de repercutir los gastos generados por esta obligación en los precios de los billetes de avión.
- 50 De ello se deduce que los artículos 5, apartado 1, letra b), y 9 del Reglamento n° 261/2004 no son contrarios al principio de proporcionalidad.
- 51 Sin embargo, un pasajero aéreo sólo puede obtener, como compensación por el incumplimiento por parte del transportista aéreo de su obligación de asistencia contemplada en los artículos 5, apartado 1, letra b), y 9 del Reglamento n° 261/2004, 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.
- 52 Por lo que respecta, en segundo lugar, al principio de «equilibrio de intereses equitativo» contemplado en el último párrafo del preámbulo del Convenio de Montreal, basta con recordar que las medidas reparadoras estandarizadas e inmediatas previstas por el Reglamento n° 261/2004, entre las que figura la obligación de asistencia de los pasajeros cuyo vuelo haya sido cancelado son independientes de aquellas cuyas condiciones de ejercicio determina el Convenio de Montreal (véase, en este sentido, la sentencia Wallentin-Hermann, antes citada, apartado 32 y jurisprudencia citada).
- 53 Por tanto, no procede apreciar la validez de dichas disposiciones a la vista del principio de «equilibrio de intereses equitativo» contemplado por tal Convenio.
- 54 Por lo que respecta, en tercer lugar, al principio general de no discriminación o de igualdad de trato, Ryanair alega que, en una situación como la del litigio principal, la obligación de asistencia establecida en los artículos 5, apartado 1, letra b), y 9 del Reglamento n° 261/2004 haría recaer en los transportistas aéreos obligaciones que, en circunstancias similares, no recaen en los demás medios de transporte regulados por los Reglamentos (CE) n° 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (DO L 315, p. 14), (UE) n° 1177/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 2006/2004 (DO L 334, p. 1), y (UE) n° 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 2006/2004 (DO L 55, p. 1), aun cuando los pasajeros bloqueados por una interrupción extensa y prolongada de los transportes se encontraran en idéntica situación, con independencia de cuál fuera su medio de transporte.
- 55 A este respecto, procede recordar que el Tribunal de Justicia ya declaró, en los apartados 93 a 99 de su sentencia IATA y ELFAA, antes citada, que los artículos 5 a 7 del Reglamento n° 261/2004 no vulneran el principio de igualdad de trato.
- 56 En efecto, la situación de las empresas que intervienen en el sector de actividad de los distintos medios de transporte no es comparable entre sí, ya que, habida cuenta de sus modalidades de funcionamiento, condiciones de accesibilidad y reparto de sus redes, esos distintos medios de transporte no son intercambiables en lo que se refiere a sus condiciones de utilización (sentencia IATA y ELFAA, antes citada, apartado 96).
- 57 En estas circunstancias, el legislador de la Unión pudo dictar normas que prevén un nivel de protección del consumidor distinto en función del sector de transporte de que se trate.
- 58 De ello se deduce que los artículos 5, apartado 1, letra b), y 9 del Reglamento n° 261/2004 no violan el principio de no discriminación.

- 59 En cuarto lugar, por lo que respecta a los artículos 16 y 17 de la Carta, que garantizan, respectivamente, la libertad de empresa y el derecho a la propiedad, Ryanair sostiene que la obligación de asistencia a los pasajeros a cargo de los transportistas aéreos en circunstancias como las del litigio principal priva a estos últimos de una parte de los rendimientos de su trabajo y de las inversiones que efectuaron.
- 60 A este respecto, es preciso recordar, en primer lugar, que la libertad de empresa, al igual que el derecho a la propiedad, no son prerrogativas absolutas, sino que deben tomarse en consideración atendiendo a su función dentro de la sociedad (véase, en este sentido, la sentencia de 6 de septiembre de 2012, *Deutsches Weintor*, C-544/10, apartado 54 y jurisprudencia citada).
- 61 En segundo lugar, el artículo 52, apartado 1, de la Carta reconoce que pueden introducirse limitaciones al ejercicio de derechos consagrados por ella, siempre que tales limitaciones estén establecidas por la ley, respeten el contenido esencial de dichos derechos y libertades y, respetando el principio de proporcionalidad, sean necesarias y respondan efectivamente a objetivos de interés general reconocidos por la Unión o a la necesidad de protección de los derechos y libertades de los demás.
- 62 Por último, cuando se enfrentan varios derechos protegidos por el ordenamiento jurídico de la Unión, tal valoración debe efectuarse respetando la necesaria conciliación de las exigencias relacionadas con la protección de distintos derechos fundamentales, así como el justo equilibrio entre ellos (véanse, en este sentido, las sentencias de 29 de enero de 2008, *Promusicae*, C-275/06, Rec. p. I-271, apartados 65 y 66, *Deutsches Weintor*, antes citada, apartado 47).
- 63 En el caso de autos, el órgano jurisdiccional remitente se refiere a los artículos 16 y 17 de la Carta. Sin embargo, también cabe tener en cuenta el artículo 38 de ésta, que, al igual que el artículo 169 TFUE, pretende garantizar, en las políticas de la Unión, un elevado nivel de protección de los consumidores, incluidos los pasajeros aéreos. En efecto, según se ha recordado en el apartado 31 de la presente sentencia, la protección de tales pasajeros figura entre los principales objetivos del Reglamento n° 261/2004.
- 64 Ahora bien, de los apartados 45 a 49 de la presente sentencia, relativos al principio de proporcionalidad resulta que los artículos 5, apartado 1, letra b), y 9 del Reglamento n° 261/2004, tal como están interpretados en el apartado 43 *supra*, deben considerarse conformes con la exigencia de conciliar los distintos derechos fundamentales presentes y de establecer un justo equilibrio entre ellos.
- 65 De ello se deduce que dichas disposiciones no infringen los artículos 16 y 17 de la Carta.
- 66 En consecuencia, procede responder a las cuestiones prejudiciales cuarta y quinta que los artículos 5, apartado 1, letra b), y 9 del Reglamento n° 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que, en caso de cancelación de un vuelo por «circunstancias extraordinarias» que duren tanto como en el litigio principal, la obligación de asistencia a los pasajeros aéreos establecida en dichas disposiciones debe cumplirse, sin que ello afecte a la validez de éstas.

Sin embargo, un pasajero aéreo sólo puede obtener, como compensación por el incumplimiento por parte del transportista aéreo de su obligación de asistencia contemplada en los artículos 5, apartado 1, letra b), y 9 del Reglamento n° 261/044, 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.

Costas

- ⁶⁷ 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:

- 1) **El artículo 5 del Reglamento (CE) n° 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° 295/91, debe interpretarse en el sentido de que circunstancias como el cierre de una parte del espacio aéreo europeo a raíz de la erupción del volcán Eyjafjallajökull constituyen «circunstancias extraordinarias» en el sentido de dicho Reglamento que no exoneran a los transportistas aéreos de su obligación de asistencia establecida en los artículos 5, apartado 1, letra b), y 9 del Reglamento n° 261/2004.**
- 2) **Los artículos 5, apartado 1, letra b), y 9 del Reglamento n° 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que, en caso de cancelación de un vuelo por «circunstancias extraordinarias» que duren tanto como en el litigio principal, la obligación de asistencia a los pasajeros aéreos establecida en dichas disposiciones debe cumplirse, sin que ello afecte a la validez de éstas.**

Sin embargo, un pasajero aéreo sólo puede obtener, como compensación por el incumplimiento por parte del transportista aéreo de su obligación de asistencia contemplada en los artículos 5, apartado 1, letra b), y 9 del Reglamento n° 261/044, 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.

Firmas