



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera)

de 4 de octubre de 2012*

«Transportes aéreos — Reglamento (CE) n° 261/2004 — Compensación a los pasajeros en caso de denegación de embarque — Concepto de “denegación de embarque” — Exclusión de la calificación de “denegación de embarque” — Cancelación de un vuelo causada por una huelga en el aeropuerto de partida — Reorganización de los vuelos posteriores al vuelo cancelado — Derecho a compensación de los pasajeros de esos vuelos»

En el asunto C-22/11,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Korkein oikeus (Finlandia), mediante resolución de 13 de enero de 2011, recibida en el Tribunal de Justicia el 17 de enero de 2011, en el procedimiento entre

Finnair Oyj

y

Timy Lassooy,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por el Sr. K. Lenaerts, Presidente de Sala, y los Sres. J. Malenovský, E. Juhász, T. von Danwitz y D. Šváby (Ponente), Jueces;

Abogado General: Sr. Y. Bot;

Secretaria: Sra. C. Strömholm, administradora;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 1 de marzo de 2012;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de Finnair Oyj, por el Sr. T. Väättäinen, asianajaja;
- en nombre del Sr. Lassooy, por la Sra. M. Wilska, kuluttaja-asiamies, y la Sra. P. Hannula y por el Sr. J. Suurla, lakimiehet;
- en nombre del Gobierno finlandés, por la Sra. H. Leppo, en calidad de agente;
- en nombre del Gobierno francés, por los Sres. G. de Bergues y M. Perrot, en calidad de agentes;

* Lengua de procedimiento: finés.

- en nombre del Gobierno italiano, por la Sra. G. Palmieri, en calidad de agente, asistida por el Sr. G. Aiello, avvocato dello Stato;
- en nombre del Gobierno austriaco, por el Sr. A. Posch, en calidad de agente;
- en nombre del Gobierno polaco, por el Sr. M. Szpunar, en calidad de agente;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. I. Koskinen y K. Simonsson, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 19 de abril de 2012;

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 2, letra j), 4 y 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 (DO L 46, p. 1).
- 2 Dicha petición se presentó en el marco de un litigio entre la compañía aérea Finnair Oyj (en lo sucesivo, «Finnair») y el Sr. Lassooy, tras negarse aquélla a compensarle por haberle denegado el embarque en un vuelo que unía Barcelona y Helsinki, el 30 de julio de 2006.

Marco jurídico

Reglamento (CEE) n° 295/91

- 3 El Reglamento (CEE) n° 295/91 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 L 36, p. 5), vigente hasta el 16 de febrero de 2005, establecía en su artículo 1:

«El presente Reglamento establece las normas mínimas comunes aplicables en los casos en que se deniegue el embarque en un vuelo regular con exceso de reserva a pasajeros que posean un billete válido y una reserva confirmada, con salida de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro y sujeto a las disposiciones del Tratado [CE], independientemente del Estado en el que esté establecido el transportista aéreo, de la nacionalidad del pasajero y del lugar de destino.»

Reglamento n° 261/2004

- 4 Los considerandos 1, 3, 4, 9, 10, 14 y 15 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.

[...]

- (3) A pesar de que el [Reglamento n° 295/91] estableció un régimen de protección básica del pasajero, el número de pasajeros a los que se deniega el embarque contra su voluntad sigue siendo demasiado alto, al igual que el de los afectados por cancelaciones sin aviso previo y el de los afectados por los largos retrasos.
- (4) La Comunidad 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.

[...]

- (9) Debe reducirse el número de pasajeros a los que se deniega el embarque contra su voluntad, exigiendo para ello a los transportistas aéreos que pidan que se presenten voluntarios para renunciar a sus reservas a cambio de determinados beneficios, en lugar de denegar el embarque a los pasajeros, y que indemnicen íntegramente a aquellos a los que se haya denegado definitivamente el embarque contra su voluntad.
- (10) Debe ofrecerse a los pasajeros a los que se deniega el embarque contra su voluntad la posibilidad de cancelar sus vuelos, con reembolso de sus billetes, o de proseguirlos en condiciones satisfactorias, así como el derecho a ser bien atendidos 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.»

5 El artículo 2 del Reglamento n° 261/2004, titulado «Definiciones», dispone:

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

[...]

- j) *denegación de embarque*, la negativa a transportar pasajeros en un vuelo, pese a haberse presentado al embarque en las condiciones establecidas en el apartado 2 del artículo 3, salvo que haya motivos razonables para denegar su embarque, tales como razones de salud o de seguridad o la presentación de documentos de viaje inadecuados;

[...]».

6 El artículo 3 del citado Reglamento, titulado «Ámbito de aplicación», dispone en su apartado 2:

«El apartado 1 se aplicará a condición de que los pasajeros:

a) dispongan de una reserva confirmada en el vuelo de que se trate y, excepto en el caso de la cancelación mencionado en el artículo 5, se presenten a facturación:

— en las condiciones requeridas y a la hora indicada previamente y por escrito (inclusive por medios electrónicos) por el transportista aéreo, el operador turístico o un agente de viajes autorizado,

o bien, de no indicarse hora alguna,

— con una antelación mínima de cuarenta y cinco minutos respecto de la hora de salida anunciada; o

[...]»

7 El artículo 4 del mismo Reglamento, titulado «Denegación de embarque», tiene el siguiente tenor:

«1. Cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo prevea que tendrá que denegar el embarque en un vuelo, deberá, en primer lugar, pedir que se presenten voluntarios que renuncien a sus reservas a cambio de determinados beneficios, en las condiciones que acuerden el pasajero interesado y el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo. Los voluntarios recibirán asistencia de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8, además de los beneficios mencionados en este apartado.

2. En caso de que el número de voluntarios no sea suficiente para que los restantes pasajeros con reservas puedan ser embarcados en dicho vuelo, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo podrá denegar el embarque a los pasajeros contra la voluntad de éstos.

3. En caso de que deniegue el embarque a los pasajeros contra la voluntad de éstos, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo deberá compensarles inmediatamente de conformidad con el artículo 7 y prestarles asistencia de conformidad con los artículos 8 y 9.»

8 El artículo 5 del Reglamento n° 261/2004, titulado «Cancelación de vuelos», establece en su apartado 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.»

9 El artículo 7 del Reglamento n° 261/2004, titulado «Derecho a compensación», dispone en su apartado 1:

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

[...]

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;

[...]»

10 Los artículos 8 y 9 de dicho Reglamento, en relación con el artículo 4 de éste, reconocen a los pasajeros a los que se haya denegado el embarque el derecho al reembolso o a un transporte alternativo, así como el derecho a recibir atención.

11 El artículo 13 del mismo Reglamento, titulado «Derecho de reparación», establece:

«Cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo abone una compensación o dé cumplimiento a las demás obligaciones que le impone el presente Reglamento, no podrá interpretarse que las disposiciones de este último limitan su derecho a reclamar una compensación a cualquier otra persona, incluidos terceros, de conformidad con la legislación aplicable. En especial, este Reglamento no limita en ningún modo el derecho del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo de tratar de lograr que un operador turístico u otra persona con quien el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo tiene un contrato le reembolse. Asimismo, ninguna disposición del presente Reglamento podrá interpretarse como una restricción al derecho del operador turístico o de un tercero, no pasajero, con quien el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo tenga un contrato, de solicitar de este último el reembolso o una compensación con arreglo a la legislación aplicable en la materia.»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

12 A raíz de una huelga del personal del aeropuerto de Barcelona el 28 de julio de 2006, tuvo que cancelarse el vuelo regular de las 11.40 operado por Finnair entre Barcelona y Helsinki. Con el fin de que los pasajeros del citado vuelo no tuvieran que esperar durante un tiempo excesivamente largo, Finnair decidió reorganizar los vuelos posteriores a aquél.

13 De ese modo, los pasajeros del mencionado vuelo fueron conducidos a Helsinki mediante el vuelo del día siguiente a la misma hora, el 29 de julio de 2006, así como mediante otro vuelo del mismo día, que partió a las 21.40, organizado especialmente a tal efecto. Como consecuencia de la reorganización, una parte de los pasajeros que habían adquirido su billete para el vuelo del 29 de julio de 2006 de las 11.40 tuvieron que esperar al 30 de julio de 2006 para llegar a Helsinki mediante el vuelo regular de las 11.40 o mediante un vuelo, que partió a las 21.40, organizado especialmente para la ocasión. De igual modo, algunos pasajeros, como el Sr. Lassooy, que habían adquirido su billete para el vuelo del 30 de julio de 2006 de las 11.40 y que se habían presentado como estaba previsto al embarque, llegaron a Helsinki con el vuelo especial del mismo día que despegaba a las 21.40.

14 Al estimar que Finnair le había denegado indebidamente el embarque, en el sentido del artículo 4 del Reglamento n° 261/2004, el Sr. Lassooy solicitó al Helsingin käräjäoikeus (órgano jurisdiccional de primera instancia de Helsinki) que condenara a Finnair a abonarle la compensación prevista en el artículo 7, apartado 1, letra b), de dicho Reglamento. Mediante sentencia de 19 de diciembre de 2008, el mencionado órgano jurisdiccional desestimó su pretensión de compensación por considerar que el citado Reglamento se refería únicamente a la compensación de las denegaciones de embarque relacionadas con situaciones de exceso de reserva por razones económicas. El mencionado órgano jurisdiccional consideró que el citado artículo 4 no se aplicaba a ese asunto en la medida en que la compañía aérea había reorganizado sus vuelos a raíz de una huelga acaecida en el aeropuerto de Barcelona, huelga que constituía una circunstancia extraordinaria ante la que Finnair adoptó todas las medidas que se le podían exigir.

15 Mediante sentencia de 31 de agosto de 2009, el Helsingin hovioikeus (órgano jurisdiccional de apelación de Helsinki) anuló la sentencia del Helsingin käräjäoikeus y condenó a Finnair a abonar al Sr. Lassooy la cantidad de 400 euros. A este respecto, el órgano jurisdiccional que conoció de la apelación consideró que el Reglamento n° 261/2004 se aplica no sólo a los casos de exceso de reserva,

sino también a determinados supuestos en los que se deniega el embarque por motivos operativos, y de ese modo excluye que pueda eximirse al transportista aéreo de su obligación de compensar por razones relacionadas con una huelga.

- 16 En el marco del recurso de casación interpuesto por Finnair ante el Korkein oikeus (Tribunal Supremo), dicho órgano jurisdiccional manifiesta sus dudas acerca del alcance de la obligación de compensar a los pasajeros afectados por la «denegación de embarque» a que se refiere el artículo 4 del Reglamento n° 261/2004, de las razones que pueden justificar una «denegación de embarque» en el sentido del artículo 2, letra j), de dicho Reglamento, y de si un transportista aéreo puede alegar las circunstancias excepcionales mencionadas en el artículo 5, apartado 3, del mismo Reglamento respecto de vuelos posteriores al que ha sido cancelado debido a tales circunstancias.
- 17 En este contexto, el Korkein oikeus decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:
- «1) ¿Debe interpretarse el [Reglamento n° 261/2004] y, concretamente, su artículo 4 en el sentido de que su aplicación está limitada a la denegación de embarque que resulte de situaciones de exceso de reserva creadas por el transportista aéreo por razones económicas, o debe también aplicarse el Reglamento a la denegación de embarque por otros motivos, como motivos de carácter operativo?
- 2) ¿Debe interpretarse lo dispuesto en el artículo 2, letra j), del [Reglamento n° 261/2004] en el sentido de que los motivos razonables a que se refiere tal precepto se limitan a factores relacionados con los pasajeros o puede estar justificada la denegación de embarque por otros motivos? En el supuesto de que deba interpretarse el Reglamento en el sentido de que la denegación de embarque puede también estar válidamente justificada por motivos que no estén relacionados con los pasajeros, ¿debe interpretarse el Reglamento en el sentido de que tal denegación puede estar justificada también por una reorganización de los vuelos a raíz de circunstancias extraordinarias, en el sentido de los considerandos 14 y 15 del Reglamento?
- 3) ¿Debe interpretarse el [Reglamento n° 261/2004] en el sentido de que el transportista aéreo puede eximirse de su responsabilidad en virtud del artículo 5, apartado 3, no sólo respecto al vuelo anulado con motivo de las circunstancias extraordinarias, sino también con respecto a los pasajeros de vuelos posteriores, en el caso de que intente repartir los inconvenientes provocados por las circunstancias extraordinarias a las que se enfrenta —como una huelga— entre los pasajeros incluidos en un grupo más amplio que el de los pasajeros del vuelo anulado, mediante la reorganización de vuelos posteriores, de manera que ningún pasajero viaje con un retraso excesivo? En otros términos, ¿puede el transportista aéreo invocar circunstancias extraordinarias también en relación con los pasajeros de un vuelo posterior al que los pertinentes acontecimientos no hayan afectado directamente? A este respecto, ¿existe una diferencia apreciable según que la situación del pasajero y el derecho a obtener una compensación se aprecien sobre la base de la denegación de embarque con arreglo al artículo 4 del Reglamento, o sobre la base de la cancelación del vuelo con arreglo al artículo 5 del Reglamento?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre la primera cuestión prejudicial

- 18 Mediante su primera cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el concepto de «denegación de embarque» en el sentido de los artículos 2, letra j), y 4 del Reglamento n° 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que se refiere exclusivamente a las denegaciones de embarque debidas a situaciones de exceso de reserva o si se aplica también a denegaciones de embarque por otros motivos, como los motivos operativos.

- 19 Procede constatar que el tenor del artículo 2, letra j), del Reglamento n° 261/2004, que define el concepto de «denegación de embarque», no relaciona dicha denegación con una situación de «exceso de reserva» del vuelo en cuestión creada por el transportista aéreo de que se trate por razones económicas.
- 20 Por lo que atañe al contexto de la citada disposición y de los objetivos que persigue la normativa de la que forma parte, de los considerandos 3, 4, 9 y 10 del Reglamento n° 261/2004, así como de los trabajos preparatorios relativos a éste, y en particular de 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 de anulación o gran retraso de los vuelos, presentada por la Comisión de las Comunidades Europeas el 21 de diciembre de 2001 [COM(2001) 784 final], se desprende que el legislador de la Unión pretendió, mediante la adopción de dicho Reglamento, reducir el número de pasajeros a los que se denegaba el embarque contra su voluntad, que en aquel momento era muy elevado, colmando las lagunas del Reglamento n° 295/91, que se limitaba a establecer, en aplicación de su artículo 1, normas mínimas comunes aplicables a los pasajeros a los que se deniega el embarque de un vuelo regular con exceso de reserva.
- 21 En ese contexto, el legislador, mediante al artículo 2, letra j), del Reglamento n° 261/2004, suprimió de la definición de la «denegación de embarque» toda referencia a la razón por la que un transportista deniega el transporte a un pasajero.
- 22 Actuando de ese modo, el legislador de la Unión extendió el alcance de la citada definición más allá del único caso de denegación de embarque debido a exceso de reserva contemplado anteriormente en el artículo 1 del Reglamento n° 295/91 y le confirió un sentido amplio que cubría todos los supuestos en los que un transportista aéreo deniega el embarque a un pasajero.
- 23 Tal interpretación se ve corroborada por la constatación de que limitar el alcance del concepto de «denegación de embarque» a los supuestos de exceso de reserva menoscabaría, en la práctica, la protección que el Reglamento n° 261/2004 otorga a los pasajeros y, en consecuencia, sería contraria al objetivo perseguido por éste, contemplado en su considerando 1, que es garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros, lo que justifica una interpretación amplia de los derechos reconocidos a éstos (véanse, en ese sentido, las sentencias de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA, C-344/04, Rec. p. I-403, apartado 69, y de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Rec. p. I-11061, apartado 18).
- 24 Como señaló el Abogado General en el punto 37 de sus conclusiones, admitir que únicamente los supuestos de exceso de reserva estén comprendidos en el concepto de «denegación de embarque» supondría excluir toda protección a los pasajeros que, como el demandante en el asunto principal, se encuentran en una situación que, al igual que la del exceso de reserva por motivos económicos, no les es imputable, privándoles de la posibilidad de invocar el artículo 4 del Reglamento n° 261/2004, artículo que, en su apartado 3, remite a las disposiciones de dicho Reglamento relativas a los derechos de compensación, reembolso, transporte alternativo y atención previstos en los artículos 7 a 9 del mismo Reglamento.
- 25 En consecuencia, debe considerarse que existe «denegación de embarque» en el sentido del artículo 2, letra j), del Reglamento n° 261/2004 cuando un transportista aéreo deniega el embarque a un pasajero que se presenta al embarque en las condiciones establecidas en el artículo 3, apartado 2, de ese Reglamento debido a la reorganización de los vuelos operados por dicho transportista.
- 26 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la primera cuestión que el concepto de «denegación de embarque» a que se refieren los artículos 2, letra j), y 4 del Reglamento n° 261/2004, debe interpretarse en el sentido de que se refiere no sólo a las denegaciones de embarque debidas a situaciones de exceso de reserva, sino también a las denegaciones de embarque por otros motivos, como los motivos operativos.

Sobre las cuestiones prejudiciales segunda y tercera

- 27 Mediante sus cuestiones segunda y tercera, que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si la concurrencia de «circunstancias extraordinarias» que obligan a un transportista a reorganizar vuelos posteriores a las mismas puede justificar la «denegación de embarque» de un pasajero en uno de esos vuelos posteriores y eximir a dicho transportista de su obligación de compensar, con arreglo al artículo 4, apartado 3, del Reglamento n° 261/2004, al pasajero al que deniega el embarque en uno de los vuelos operados con posterioridad a dichas circunstancias.
- 28 En primer lugar, el órgano jurisdiccional remitente pretende saber si la calificación de «denegación de embarque», en el sentido del artículo 2, letra j), del Reglamento n° 261/2004, sólo puede descartarse por motivos relacionados con los pasajeros como tales o si también se opone a dicha calificación la existencia de motivos ajenos a éstos y debidos, en particular, a que un transportista al que han afectado unas «circunstancias extraordinarias» ha reorganizado sus vuelos.
- 29 A este respecto, procede recordar que dicho artículo 2, letra j), excluye la calificación de «denegación de embarque» por dos series de motivos. La primera se refiere al incumplimiento por parte del pasajero que se ha presentado al embarque de los requisitos establecidos en el artículo 3, apartado 2, de dicho Reglamento. La segunda está relacionada con los supuestos en los que haya motivos razonables para la denegación «tales como razones de salud o de seguridad o la presentación de documentos de viaje inadecuados».
- 30 La primera serie de motivos no guarda relación alguna con el asunto principal. Respecto de la segunda serie de motivos, procede señalar que tampoco ninguna de las razones mencionadas explícitamente en el citado artículo 2, letra j), es pertinente en el asunto principal. Ahora bien, al hacer uso de la expresión «tales como», el legislador de la Unión pretendió dar una lista no exhaustiva de los supuestos en los que hay motivos razonables para denegar el embarque.
- 31 No obstante, de dicha formulación no puede deducirse que deba considerarse que un motivo operativo como el controvertido en el litigio principal sea un motivo razonable para denegar el embarque.
- 32 En efecto, la situación controvertida en el litigio principal es comparable a una denegación de embarque debida a un exceso de reserva «inicial», dado que el transportista aéreo había reatribuido la plaza del demandante para transportar a otros pasajeros y, por tanto, eligió de entre los varios pasajeros que debía transportar.
- 33 Ciertamente, la finalidad de dicha reatribución era evitar que los pasajeros afectados por los vuelos cancelados por circunstancias extraordinarias sufrieran un tiempo de espera excesivamente largo. No obstante, dicho motivo no es comparable a los mencionados explícitamente en el artículo 2, letra j), del Reglamento n° 261/2004, ya que ese motivo no puede imputarse de ningún modo al pasajero al que se deniega el embarque.
- 34 No cabe admitir que un transportista aéreo, alegando el interés de otros pasajeros en ser transportados dentro de un plazo razonable, pueda ampliar sensiblemente los supuestos en los que está facultado para denegar justificadamente el embarque a un pasajero. Si así fuera, se privaría de toda protección a dicho pasajero, lo que va en contra del objetivo del Reglamento n° 261/2004, cuya finalidad es garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros mediante una interpretación amplia de los derechos reconocidos a éstos.

- 35 En segundo lugar, el órgano jurisdiccional remitente pregunta al Tribunal de Justicia si un transportista aéreo puede quedar exento de su obligación de compensación por «denegación de embarque», prevista en los artículos 4, apartado 3, y 7 del Reglamento n° 261/2004, por el hecho de que tal denegación se debe a la reorganización de los vuelos del citado transportista por la concurrencia de «circunstancias extraordinarias».
- 36 A este respecto, procede señalar que, a diferencia del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n° 261/2004, los artículos 2, letra j), y 4 de éste no establecen que, en caso de «denegación de embarque» relacionada con «circunstancias extraordinarias» que no hubieran podido evitarse incluso si se hubieran adoptado todas las medidas razonables, un transportista aéreo queda eximido de su obligación de compensar a los pasajeros a los que se deniega el embarque contra su voluntad (véase, por analogía, la sentencia IATA y ELFAA, antes citada, apartado 37). De ello se desprende que el legislador de la Unión no pretendió que dicha compensación pudiera descartarse por motivos relacionados con la concurrencia de «circunstancias extraordinarias».
- 37 Por otra parte, del considerando 15 del Reglamento n° 261/2004 se desprende que las «circunstancias extraordinarias» sólo pueden referirse a «una aeronave determinada y en una fecha determinada», lo que no sucede en el supuesto en que se deniega el embarque a un pasajero por la reorganización de vuelos debida a circunstancias de ese tipo que han afectado a un vuelo anterior. En efecto, el concepto de «circunstancias extraordinarias» tiene por objeto limitar las obligaciones del transportista aéreo, incluso eximirlo de éstas, cuando el acontecimiento de que se trate no hubiera podido evitarse incluso si se hubieran adoptado todas las medidas razonables. Pues bien, como señaló el Abogado General en el punto 53 sus conclusiones, si dicho transportista se ve obligado a cancelar un vuelo previsto el día de una huelga del personal de un aeropuerto y después decide reorganizar sus vuelos posteriores, no puede en modo alguno considerarse que dicho transportista se haya visto obligado por la citada huelga a denegar el embarque a un pasajero que se ha presentado debidamente al embarque dos días después de la cancelación del mencionado vuelo.
- 38 Por tanto, habida cuenta de la exigencia de interpretar de modo estricto las excepciones a las disposiciones que reconocen derechos a los pasajeros tal como resulta de la jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia (véase, en ese sentido, la sentencia Wallentin-Hermann, antes citada, apartado 17 y jurisprudencia citada), no puede admitirse que el transportista aéreo quede exento de su obligación de compensar una «denegación de embarque» debida a la reorganización de los vuelos de dicho transportista por «circunstancias extraordinarias».
- 39 Por otra parte, procede recordar que el cumplimiento de las obligaciones por parte de los transportistas aéreos en virtud del Reglamento n° 261/2004 no excluye que estos últimos puedan solicitar reparación a cualquier persona que haya causado la «denegación de embarque», terceros incluidos, como establece el artículo 13 de dicho Reglamento. Esta indemnización puede, en consecuencia, atenuar e incluso absorber la carga financiera soportada por dichos transportistas como consecuencia de tales obligaciones (sentencia IATA y ELFAA, antes citada, apartado 90).
- 40 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a las cuestiones segunda y tercera que los artículos 2, letra j), y 4, apartado 3, del Reglamento n° 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que la concurrencia de «circunstancias extraordinarias» que llevan a un transportista aéreo a reorganizar vuelos posteriores a las mismas no puede justificar una «denegación de embarque» en dichos vuelos posteriores ni eximir al citado transportista de su obligación de compensar, con arreglo al artículo 4, apartado 3, del mismo Reglamento, al pasajero al que se deniega el embarque en uno de esos vuelos operados con posterioridad a dichas circunstancias.

Costas

- ⁴¹ 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 concepto de «denegación de embarque» definido en los artículos 2, letra j), y 4 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 se refiere no sólo a las denegaciones de embarque debidas a situaciones de exceso de reserva, sino también a las denegaciones de embarque por otros motivos, como los motivos operativos.**
- 2) **Los artículos 2, letra j), y 4, apartado 3, del Reglamento n° 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que la concurrencia de «circunstancias extraordinarias» que llevan a un transportista aéreo a reorganizar vuelos posteriores a las mismas no puede justificar una «denegación de embarque» en dichos vuelos posteriores ni eximir al citado transportista de su obligación de compensar, con arreglo al artículo 4, apartado 3, del mismo Reglamento, al pasajero al que se deniega el embarque en uno de esos vuelos operados con posterioridad a dichas circunstancias.**

Firmas