



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta)

de 26 de junio de 2019*

«Procedimiento prejudicial — Transporte aéreo — Reglamento (CE) n.º 261/2004 — Artículo 5, apartado 3 — Compensación a los pasajeros en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos — Alcance — Exención de la obligación de compensación — Concepto de “circunstancias extraordinarias” — Presencia de combustible en una pista de un aeropuerto»

En el asunto C-159/18,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el juge de paix du troisième canton de Charleroi (Jefe de Paz del tercer cantón de Charleroi, Bélgica), mediante resolución de 31 de enero de 2018, recibida en el Tribunal de Justicia el 27 de febrero de 2018, en el procedimiento entre

André Moens

y

Ryanair Ltd,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta),

integrado por el Sr. M. Vilaras, Presidente de Sala, y la Sra. K. Jürimäe y los Sres. D. Šváby (Ponente), S. Rodin y N. Piçarra, Jueces;

Abogado General: Sr. E. Tanchev;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre del Sr. Moens, por el Sr. N. Leys, advocaat;
- en nombre de Ryanair Ltd, por el Sr. C. Price, avocat;
- en nombre del Gobierno alemán, inicialmente por los Sres. T. Henze y M. Hellmann y por la Sra. A. Berg, y posteriormente por el Sr. M. Hellmann y la Sra. A. Berg, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno polaco, por el Sr. B. Majczyna, en calidad de agente;
- en nombre de la Comisión Europea, por las Sras. J. Hottiaux y N. Yerrell, en calidad de agentes;

* Lengua de procedimiento: francés.

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 19 de diciembre de 2018;

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91 (DO 2004, L 46, p. 1).
- 2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre el Sr. André Moens y Ryanair Ltd, transportista aéreo, en relación con la negativa de este último a compensar a dicho pasajero, cuyo vuelo había sufrido un gran retraso.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

- 3 Los considerandos 14 y 15 del Reglamento n.º 261/2004 indican:
 - «(14) Del mismo modo que en el marco del Convenio de Montreal [para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (DO 2001, L 194, p. 39)], 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.»
- 4 El artículo 5 de este Reglamento, titulado «Cancelación de vuelos», dispone:
 - «1. En caso de cancelación de un vuelo:
[...]
 - c) los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7, [...]
[...]

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.

[...]»

- 5 El artículo 7 del citado Reglamento, titulado «Derecho a compensación», establece lo siguiente 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;

[...]».

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

- 6 El Sr. Moens reservó con Ryanair un vuelo con origen en Treviso (Italia) y destino a Charleroi (Bélgica).

7 Este vuelo se realizó el 21 de diciembre de 2015 con un retraso en la llegada de cuatro horas y veintitrés minutos, retraso originado por la presencia de combustible en una pista del aeropuerto de Treviso, que provocó el cierre de la referida pista durante más de dos horas y, en consecuencia, un retraso en el despegue del avión que realizaba el vuelo en cuestión.

8 A causa de este retraso de más de tres horas, el Sr. Moens reclamó a Ryanair el pago de la compensación de 250 euros establecida en el artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, puesto en relación con el artículo 7, apartado 1, letra a), de este.

9 Al negarse Ryanair a estimar esta reclamación por ser el motivo del gran retraso del vuelo afectado una «circunstancia extraordinaria», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, el Sr. Moens sometió el asunto al juge de paix du troisième canton de Charleroi (Juez de Paz del tercer cantón de Charleroi, Bélgica) a fin de obtener la compensación solicitada.

10 Dicho órgano jurisdiccional se pregunta si la presencia de combustible en una de las pistas del aeropuerto de Treviso, causante de tal retraso, puede calificarse de «circunstancia extraordinaria» en el sentido de dicha disposición.

11 En estas circunstancias, el juge de paix du troisième canton de Charleroi (Juez de Paz del tercer cantón de Charleroi) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) [...] ¿Está comprendida la circunstancia controvertida en el presente litigio, a saber, el derrame de combustible en una pista de despegue que obligó al cierre de esta, en el concepto de “acontecimiento”, en el sentido del apartado 22 de la sentencia de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), o en el de “circunstancia extraordinaria”, en el sentido del considerando 14 [del Reglamento n.º 261/2004], según ha sido interpretado en la sentencia de 31 de enero de 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), o se confunden ambos conceptos?

2) [...] ¿Debe interpretarse el artículo 5, apartado 3, del [Reglamento n.º 261/2004] en el sentido de que un acontecimiento como el controvertido en el presente litigio, a saber, el derrame de combustible en una pista de despegue que obligó al cierre de esta, debe considerarse un

acontecimiento inherente al ejercicio normal de la actividad de transportista aéreo y, por consiguiente, no puede ser una “circunstancia extraordinaria” que permita exonerar al transportista aéreo de su obligación de abonar una compensación a los pasajeros en caso de gran retraso de un vuelo realizado por dicho transportista?

- 3) En caso de que un acontecimiento como el que constituye el objeto del presente litigio, a saber, el derrame de combustible en una pista de despegue que obligó al cierre de esta, deba considerarse una “circunstancia extraordinaria”, ¿ha de deducirse de ello que para el transportista [aéreo] constituye una “circunstancia extraordinaria” que no habría podido ser evitada ni siquiera adoptando todas las medidas razonables?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre las cuestiones primera y segunda

- 12 Con carácter preliminar, procede señalar que de las indicaciones del órgano jurisdiccional remitente no se desprende que el combustible vertido en la pista de despegue, causante del gran retraso del vuelo de que se trata en el litigio principal, proviniese de una aeronave del transportista que realizó ese vuelo, a saber, Ryanair.
- 13 En estas circunstancias, es preciso entender las cuestiones primera y segunda, que deben examinarse conjuntamente, en el sentido de que el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 5, apartado 3, Reglamento n.º 261/2004, puesto en relación con los considerandos 14 y 15 de este, debe interpretarse en el sentido de que la presencia de combustible en una pista de un aeropuerto que provoque el cierre de esa pista y, en consecuencia, un gran retraso en un vuelo con salida o destino en ese aeropuerto, está comprendida en el concepto de «circunstancias extraordinarias», en el sentido de dicha disposición, cuando el combustible en cuestión no proviene de una aeronave del transportista que realizó ese vuelo.
- 14 El legislador de la Unión ha querido regular las obligaciones de los transportistas aéreos en caso de cancelación de un vuelo o de gran retraso del mismo —es decir, un retraso de una duración igual o superior a tres horas—, establecidas en el artículo 5, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 (sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, apartado 19 y jurisprudencia citada).
- 15 Según los considerandos 14 y 15 y el artículo 5, apartado 3, de este Reglamento, no obstante lo dispuesto en el apartado 1 de dicho artículo, el transportista aéreo está exento de su obligación de compensar a los pasajeros conforme al artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004 si puede probar que la cancelación o el retraso igual o superior a tres horas a la llegada se debe a «circunstancias extraordinarias» que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables o, en el supuesto de que se produzca una circunstancia extraordinaria, que adoptó las medidas adaptadas a la situación, utilizando todo el personal o el material y los medios económicos de que disponía, a fin de evitar que esa circunstancia provocara la cancelación o un gran retraso del vuelo de que se trataba (sentencia de 4 de abril de 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, apartado 19 y jurisprudencia citada).
- 16 Según reiterada jurisprudencia, pueden calificarse de «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, los acontecimientos que, por su naturaleza o su origen, no sean inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado y escapen al control efectivo de este, siendo estos dos requisitos acumulativos (sentencia de 4 de abril de 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, apartado 20 y jurisprudencia citada).

- 17 A este respecto, es preciso señalar que la calificación de «circunstancia extraordinaria» en el sentido de dicha disposición debe realizarse únicamente en lo que respecta a la circunstancia que provocó la cancelación o gran retraso del vuelo de que se trate, sin que sea necesario apreciar previamente, como parece pensar el órgano jurisdiccional remitente, si la citada circunstancia constituye un «acontecimiento» en el sentido del apartado 22 de la sentencia de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).
- 18 Respecto a la cuestión de si la presencia de combustible en una pista de un aeropuerto, causante del cierre de esa pista y, en consecuencia, de un gran retraso en un vuelo con salida o destino en ese aeropuerto, está comprendida en el concepto de «circunstancias extraordinarias» en el sentido de la citada disposición, cuando el combustible en cuestión no procede de una aeronave del transportista que realizó ese vuelo, es necesario indicar que, por definición, tal circunstancia no puede considerarse intrínsecamente ligada al funcionamiento de la aeronave que ha realizado ese vuelo (véase, por analogía, la sentencia de 4 de abril de 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, apartado 24).
- 19 Por lo tanto, tal circunstancia no puede considerarse inherente, por su naturaleza o su origen, al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo de que se trate (véase, por analogía, la sentencia de 4 de abril de 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, apartado 26).
- 20 Además, dicha circunstancia escapa al control efectivo del transportista aéreo de que se trate, ya que el mantenimiento de las pistas no es en modo alguno competencia suya (véase, en este sentido, la sentencia de 4 de abril de 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, apartado 26) y la decisión de cierre de las pistas de un aeropuerto adoptada por las autoridades aeroportuarias competentes se impone a los transportistas aéreos.
- 21 Por consiguiente, la presencia de combustible en una pista de un aeropuerto que provoque el cierre de esa pista, y, en consecuencia, un gran retraso en un vuelo, debe calificarse de «circunstancia extraordinaria» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004.
- 22 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a las cuestiones primera y segunda que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, puesto en relación con los considerandos 14 y 15 de este, debe interpretarse en el sentido de que la presencia de combustible en una pista de un aeropuerto que provoque el cierre de esa pista y, en consecuencia, un gran retraso en un vuelo con salida o destino en ese aeropuerto, está comprendida en el concepto de circunstancias extraordinarias», en el sentido de dicha disposición, cuando el combustible en cuestión no proviene de una aeronave del transportista que realizó ese vuelo.

Sobre la tercera cuestión

- 23 En su tercera cuestión, el órgano jurisdiccional pregunta, en esencia, si el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, puesto en relación con los considerandos 14 y 15 de este, debe interpretarse en el sentido de que la presencia de combustible en una pista de un aeropuerto que provoque el cierre de esa pista, cuyo carácter de «circunstancia extraordinaria» se ha acreditado, debe considerarse una circunstancia que no podría haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables, según los términos de dicha disposición.
- 24 A este respecto, procede recordar, como resulta del apartado 15 de la presente sentencia, que el transportista aéreo está exento de su obligación de compensar a los pasajeros en virtud del artículo 5, apartado 1, letra c), y del artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004 si consigue acreditar que la cancelación o el retraso del vuelo igual o superior a tres horas a la llegada se debió a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables.

- 25 Por consiguiente, 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 (sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, apartado 28).
- 26 Así pues, 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 o un retraso de éste igual o superior a tres horas a la llegada, salvo a costa de aceptar sacrificios insostenibles para las capacidades de su empresa en aquel momento (sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, apartado 29).
- 27 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 (sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, apartado 30), indicando al mismo tiempo que únicamente deben tenerse en cuenta las medidas que puedan efectivamente incumbir al transportista, excluyendo las que competan a terceros, como, en particular, los gestores de aeropuerto o los controladores aéreos competentes. (sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, apartado 43).
- 28 En el presente asunto, como afirma en síntesis el Abogado general en los puntos 35 y 36 de las conclusiones, ante la decisión de las autoridades aeroportuarias de cerrar una pista de despegue de un aeropuerto, un transportista aéreo debe respetar dicha decisión y esperar la decisión de esas autoridades de reabrir esa pista o de adoptar alguna medida alternativa. Por tanto, un transportista aéreo como el transportista de que se trata en el litigio principal no disponía de la facultad de tomar eventuales medidas razonables a fin de evitar la circunstancia extraordinaria de que se trata.
- 29 De las consideraciones anteriores resulta que procede responder a la tercera cuestión que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, puesto en relación con los considerandos 14 y 15 de este, debe interpretarse en el sentido de que la presencia de combustible en una pista de un aeropuerto que provoque el cierre de esa pista, cuyo carácter de «circunstancias extraordinaria» se ha acreditado, debe considerarse una circunstancia que no podría haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables, según los términos de dicha disposición.

Costas

- 30 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 han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia sin ser partes del litigio principal no pueden ser objeto de reembolso.

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

- 1) El artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91, puesto en relación con los considerandos 14 y 15 de este, debe interpretarse en el sentido de que la presencia de combustible en una pista de un aeropuerto que provoque el cierre de esa pista y, en consecuencia, un gran retraso en un vuelo con salida o destino en ese aeropuerto, está**

comprendida en el concepto de «circunstancias extraordinarias», en el sentido de dicha disposición, cuando el combustible en cuestión no proviene de una aeronave del transportista que realizó ese vuelo.

- 2) El artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, puesto en relación con los considerandos 14 y 15 de este, debe interpretarse en el sentido de que la presencia de combustible en una pista de un aeropuerto que provoque el cierre de esa pista, cuyo carácter de «circunstancia extraordinaria» se ha acreditado, debe considerarse una circunstancia que no podría haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables, según los términos de dicha disposición.**

Firmas