



# Recopilación de la Jurisprudencia

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL  
SR. PRIIT PIKAMÄE  
presentadas el 27 de febrero de 2020<sup>1</sup>

**Asunto C-74/19**

**LE**  
**contra**  
**Transportes Aéreos Portugueses, SA**

[Petición de decisión prejudicial presentada por el Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa — Juízo Local Cível de Lisboa — Juiz 18 (Tribunal de Primera Instancia de Lisboa — Juzgado Local de lo Civil de Lisboa — Juzgado n.º 18, Portugal)]

«Procedimiento prejudicial — Transporte aéreo — 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 — Reglamento (CE) n.º 261/2004 — Artículo 5, apartado 3 — Artículo 7, apartado 1 — Derecho a compensación — Exoneración — Concepto de “circunstancias extraordinarias” — Comportamiento violento de un pasajero — Concepto de “medidas razonables” para evitar una circunstancia extraordinaria o las consecuencias de tal circunstancia»

## I. Introducción

1. En el presente asunto, que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial con arreglo al artículo 267 TFUE, el Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Tribunal de Primera Instancia de Lisboa, Portugal) plantea al Tribunal de Justicia tres cuestiones prejudiciales referidas a la interpretación del concepto de «circunstancias extraordinarias» recogido en 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.<sup>2</sup>

2. Esta petición se presentó en el marco de un litigio entre LE (en lo sucesivo, «pasajero demandante») y Transportes Aéreos Portugueses, SA (en lo sucesivo, «TAP»), un transportista aéreo, en relación con la negativa de este último a compensar a dicho pasajero cuyo vuelo experimentó un gran retraso. A tal efecto, TAP invoca «circunstancias extraordinarias» en el sentido de la disposición antes mencionada, relacionadas con el comportamiento violento de otro pasajero presente a bordo de la aeronave destinada a la realización del transporte en la ruta aérea en cuestión.

3. El órgano jurisdiccional remitente plantea en particular la cuestión de si dicho comportamiento, que, según la apreciación del comandante, puso en peligro la seguridad a bordo e hizo necesaria una escala no programada para hacer desembarcar al pasajero conflictivo, constituye una «circunstancia extraordinaria». El órgano jurisdiccional remitente considera dudosa además la cuestión de si el

<sup>1</sup> Lengua original: francés.

<sup>2</sup> DO 2004, L 46, p. 1.

transportista aéreo puede invocar estas «circunstancias extraordinarias» aun cuando no se produjeron en el vuelo reservado por el pasajero demandante, sino en el vuelo anterior realizado mediante el mismo avión. Por último, el órgano jurisdiccional remitente pregunta si, en el presente asunto, el transportista aéreo tomó todas las medidas razonables con el fin de evitar un retraso en la llegada.

## II. Marco jurídico

### A. Derecho internacional

4. El Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves (en lo sucesivo, «Convenio de Tokio») <sup>3</sup> se firmó en Tokio (Japón) el 14 de septiembre de 1963 y entró en vigor el 4 de diciembre de 1969.

5. El artículo 1, apartado 1, letras a) y b), del Convenio de Tokio dispone:

«1. El presente Convenio se aplicará a:

- a) las infracciones a las leyes penales;
- b) los actos que, sean o no infracciones, puedan poner o pongan en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes en la misma, o que pongan en peligro el buen orden y la disciplina a bordo.

[...]»

6. El artículo 6 de dicho Convenio prevé:

«1. Cuando el comandante de la aeronave tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo una infracción o un acto previstos en el Artículo 1, [apartado] 1, podrá imponer a tal persona las medidas razonables, incluso coercitivas, que sean necesarias:

- a) para proteger la seguridad de la aeronave y de las personas y bienes en la misma;
- b) para mantener el buen orden y la disciplina a bordo;
- c) para permitirle entregar tal persona a las autoridades competentes o desembarcarla de acuerdo con las disposiciones de este Capítulo.

2. El comandante de la aeronave puede exigir o autorizar la ayuda de los demás miembros de la tripulación y solicitar o autorizar, pero no exigir, la ayuda de los pasajeros con el fin de tomar medidas coercitivas contra cualquier persona sobre la que tenga tal derecho. Cualquier miembro de la tripulación o pasajero podrá tomar igualmente medidas preventivas razonables sin tal autorización, cuando tenga razones fundadas para creer que tales medidas son urgentes a fin de proteger la seguridad de la aeronave, de las personas y de los bienes en la misma.»

<sup>3</sup> Compilación de Tratados de las Naciones Unidas, vol. 704, p. 219. Actualmente cuenta con 186 Estados contratantes.

7. El artículo 8, apartado 1, del referido Convenio establece:

«El comandante de la aeronave podrá, siempre que sea necesario a los fines previstos en el Artículo 6, párrafo 1, a) o b), desembarcar en el territorio de cualquier Estado en el que aterrice la aeronave a cualquier persona sobre la que tenga razones fundadas para creer que ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo de la aeronave, un acto previsto en el Artículo 1, párrafo 1 b).»

## ***B. Derecho de la Unión***

### *1. Reglamento n.º 261/2004*

8. Los considerandos 1, 14 y 15 del Reglamento n.º 261/2004 disponen:

«(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.

[...]

(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.»

9. El artículo 5 de este Reglamento, titulado «Cancelación de vuelos», establece lo siguiente en sus apartados 1 y 3:

«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.»

10. El artículo 7 de dicho Reglamento, que lleva por título «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;
- 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.»

## 2. Reglamento (UE) n.º 376/2014

11. El artículo 2, punto 7, del Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 1321/2007 y (CE) n.º 1330/2007 de la Comisión<sup>4</sup> establece:

«A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

[...]

- 7) “suceso”: cualquier acontecimiento relacionado con la seguridad que ponga en peligro o que, en caso de no ser corregido o abordado, pueda poner en peligro una aeronave, sus ocupantes o cualquier otra persona, incluidos, en particular, los accidentes e incidentes graves».

12. El artículo 4, apartado 1, letra a), de este Reglamento dispone:

«1. Las personas indicadas en el apartado 6 notificarán los sucesos que puedan constituir un riesgo significativo para la seguridad aérea y que correspondan a las categorías siguientes con arreglo al sistema de notificación obligatoria de sucesos establecido en el presente artículo:

- a) los sucesos relacionados con la operación de la aeronave, tales como los sucesos relacionados con:
  - i) sucesos relacionados con las colisiones,
  - ii) sucesos relacionados con el despegue y el aterrizaje,
  - iii) sucesos relacionados con el combustible,
  - iv) los sucesos en vuelo,
  - v) los sucesos relacionados con la comunicación,
  - vi) los sucesos relacionados con lesiones, emergencias y otras situaciones críticas,

<sup>4</sup> DO 2014, L 122, p. 18.

- vii) la incapacitación de la tripulación u otros sucesos que afecten a la tripulación,
- viii) sucesos relacionados con las condiciones meteorológicas o la seguridad».

### 3. Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1018

13. El artículo 1 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1018 de la Comisión, de 29 de junio de 2015, por el que se establece una lista de clasificación de los sucesos en la aviación civil de notificación obligatoria de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo,<sup>5</sup> dispone:

«La clasificación detallada de los sucesos a la que habrá que remitirse cuando se notifiquen sucesos mediante los sistemas de notificación obligatoria, de conformidad con el artículo 4, apartado 1, del [Reglamento n.º 376/2014], figura en los anexos I a [V] del presente Reglamento.»

14. En el ámbito de la seguridad, la sección 6, punto 2, del anexo I del Reglamento de Ejecución 2015/1018 menciona, como un «suceso [...] de conformidad con el artículo 4, apartado 1, del [Reglamento n.º 376/2014]», la «dificultad en controlar pasajeros ebrios, violentos o indisciplinados».

### 4. Reglamento (UE) 2018/1139

15. El punto 3, letra g), del anexo V del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo<sup>6</sup> dispone que «el piloto al mando adoptará todas las medidas necesarias con el fin de minimizar las consecuencias para el vuelo de un comportamiento inadecuado de los pasajeros».

16. El punto 7.3 de este mismo anexo enuncia que, «en una situación de emergencia que ponga en peligro la operación o la seguridad de la aeronave o de las personas a bordo, el piloto al mando deberá tomar las medidas que considere necesarias en interés de la seguridad. Si estas medidas implican una violación de los reglamentos o procedimientos locales, el piloto al mando deberá encargarse de notificarlo sin demora a la autoridad local competente».

## III. Antecedentes de hecho del litigio, procedimiento principal y cuestiones prejudiciales

17. Tal como se desprende de la motivación de la petición de decisión prejudicial, las circunstancias de hecho descritas a continuación dieron lugar al litigio sometido al órgano jurisdiccional remitente. El pasajero demandante reservó un vuelo con TAP desde Fortaleza (Brasil) a Oslo (Noruega), con un transbordo en Lisboa (Portugal) operado por la misma compañía aérea. En lo tocante al primer tramo del vuelo, el que salía desde Fortaleza y se dirigía a Lisboa, el despegue estaba programado el 21 de agosto de 2017 a las 23.05 y el aterrizaje en el aeropuerto de Lisboa el 22 de agosto de 2017 a las 10.15. El segundo tramo del vuelo, la conexión entre Lisboa y Oslo, debía concluir con el aterrizaje en el aeropuerto de destino el 22 de agosto de 2017 a las 18.10.

<sup>5</sup> DO 2015, L 163, p. 1.

<sup>6</sup> DO 2018, L 212, p. 1

18. Antes de efectuar el primer tramo del vuelo, el avión previsto por TAP debía llevar a cabo un vuelo desde Lisboa a Fortaleza. Sin embargo, durante dicho vuelo, por razones de seguridad, el avión tuvo que desviarse hacia Las Palmas para desembarcar a un pasajero conflictivo que había mordido a otro pasajero y había agredido a varios más, además de a miembros de la tripulación de cabina que habían intentado calmarlo. Por consiguiente, el vuelo con destino a Fortaleza sufrió un retraso de cuatro horas y dieciocho minutos, lo que supuso el retraso del vuelo siguiente, que debía efectuar el mismo avión, el cual finalmente aterrizó en Lisboa el 22 de agosto de 2017 a las 13.33.

19. A causa del retraso que sufrió el vuelo en su primer tramo, el pasajero demandante perdió su vuelo de conexión desde Lisboa a Oslo. Dado que TAP solo efectúa un vuelo diario para esa ruta, el pasajero demandante tuvo que esperar al siguiente vuelo, programado para el día siguiente, lo que le supuso llegar al aeropuerto de destino con un retraso de más de 24 horas.

20. El pasajero demandante reclamó a TAP el pago de una indemnización por importe de 600 euros con arreglo al artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el artículo 7, apartado 1, letra c), de dicho Reglamento. TAP se negó a indemnizarle alegando que el gran retraso era debido a una «circunstancia extraordinaria», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, que le exoneraba de la obligación de abonar a sus pasajeros la compensación debida con arreglo a dicho Reglamento. El pasajero demandante, por su parte, considera que la «circunstancia extraordinaria» que se produjo en el presente asunto no justifica que llegara al aeropuerto de destino con un retraso de más de 24 horas.

21. Al albergar dudas sobre la interpretación del Derecho de la Unión, el Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Tribunal de Primera Instancia de Lisboa) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

- «1) ¿Está comprendida en el concepto de “circunstancias extraordinarias”, a que se refiere el considerando 14 del Reglamento n.º 261/2004, la circunstancia de que un pasajero, en el transcurso de un vuelo, muerda a otros pasajeros y agrede a los miembros de la tripulación que intentaron calmarlo, hasta el punto de justificar, según el comandante del vuelo, el desvío al aeropuerto más cercano para desembarcar a dicho pasajero y descargar su equipaje, lo que dio lugar al retraso en la llegada del vuelo a destino?
- 2) ¿Puede eximir de responsabilidad a la compañía aérea por el retraso en el despegue de un avión en el vuelo de regreso, en el que embarca el pasajero que ha presentado reclamación (hoy demandante), una “circunstancia extraordinaria” que se produzca en el vuelo de ida, inmediatamente anterior, del mismo avión?
- 3) A efectos de lo dispuesto en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, ¿tomó la compañía aérea (hoy demandada) todas las medidas razonables sin que, pese a ello, pudiera impedirse el retraso, al analizar y concluir que el envío de otro avión no evitaría el retraso ya manifestado y al derivar al pasajero en escala (hoy demandante) al vuelo del día siguiente, por efectuar dicha compañía un único vuelo diario al destino final del pasajero?»

#### **IV. Procedimiento ante el Tribunal de Justicia**

22. La resolución de remisión de 21 de enero de 2019 se recibió en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 31 de enero de 2019.

23. Los Gobiernos portugués, alemán, austriaco y polaco y la Comisión Europea presentaron observaciones escritas en el plazo establecido en el artículo 23 del Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

24. Mediante una diligencia de ordenación del procedimiento de 8 de octubre de 2019, el Tribunal de Justicia formuló a todas las partes e interesados unas preguntas para que fueran contestadas por escrito. El Tribunal de Justicia también solicitó información a la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), en virtud del artículo 24, apartado 2, del Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, y la invitó a participar en la vista. Las observaciones escritas sobre las preguntas que fueron objeto de dichas diligencias de ordenación del procedimiento se presentaron en el plazo establecido.

25. En la vista celebrada el 5 de diciembre de 2019 formularon sus observaciones los mandatarios *ad litem* de TAP, de los Gobiernos portugués, alemán y francés, de la AESA y de la Comisión.

## V. Análisis jurídico

### A. Observaciones preliminares

26. La protección de los pasajeros aéreos en la Unión Europea es el objeto de un reglamento cuyo efecto es armonizar en gran medida las normas en materia de compensación y de asistencia de los pasajeros en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de un vuelo. El Reglamento n.º 261/2004 contiene disposiciones que detallan los derechos de los pasajeros frente a las compañías aéreas. Dependiendo de su situación, los pasajeros pueden tener derecho a compensación, a obtener asistencia en forma de un derecho al reembolso o a un transporte alternativo o a disfrutar de la atención ofrecida por el transportista aéreo. Dicho esto, el derecho a compensación por un gran retraso del vuelo, es decir, un retraso igual o superior a tres horas, sobre la base del artículo 7 de este Reglamento,<sup>7</sup> es la cuestión central del asunto principal, como se ha indicado en la introducción de las presentes conclusiones.

27. El Reglamento n.º 261/2004 también tiene por efecto la armonización de las normas que permiten excluir la responsabilidad de las compañías aéreas frente a los pasajeros en casos concretos. De este modo, el transportista aéreo que se encuentre en una situación que dé lugar, en principio, a un derecho a compensación puede oponerse válidamente a dicha obligación basándose en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, siempre y cuando pueda demostrar que la cancelación se debe a «circunstancias extraordinarias» que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables.<sup>8</sup> Corresponderá al órgano jurisdiccional remitente determinar si sucede así en el asunto principal, teniendo en cuenta las respuestas del Tribunal de Justicia a las cuestiones prejudiciales.

28. En efecto, al adoptar un reglamento con disposiciones detalladas, el legislador de la Unión eligió un instrumento legislativo que no necesita medidas de transposición ni de ejecución a nivel nacional.<sup>9</sup> Del mismo modo que el reglamento es obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en todos los Estados miembros, los órganos jurisdiccionales nacionales deben aplicar la interpretación que haga de este el Tribunal de Justicia. A este respecto, es preciso resaltar la importancia que tiene la cooperación entre el Tribunal de Justicia y los tribunales nacionales, pues ha permitido al Tribunal

<sup>7</sup> Véanse las sentencias de 19 de noviembre de 2009, *Sturgeon y otros* (C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716), apartado 61; de 23 de octubre de 2012, *Nelson y otros* (C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657), apartado 40, y de 4 de mayo de 2017, *Pešková y Peška* (C-315/15, EU:C:2017:342), apartado 19 y jurisprudencia citada.

<sup>8</sup> Véase la sentencia de 4 de abril de 2019, *Germanwings* (C-501/17, EU:C:2019:288), apartado 19.

<sup>9</sup> Mittwoch, A.-C.: *Vollharmonisierung und Europäisches Privatrecht*, Berlín, 2013, p. 12, indica que el legislador de la Unión raramente utiliza los reglamentos como instrumentos de armonización del Derecho privado, de modo que el Reglamento n.º 261/2004 constituye una excepción reseñable. El autor incluye también la jurisprudencia del Tribunal de Justicia entre los instrumentos de armonización (no legislativos) en este ámbito del Derecho.

de Justicia realizar aclaraciones útiles sobre la interpretación del Reglamento n.º 261/2004.<sup>10</sup> Este diálogo, que ya ha dado lugar a una abundante jurisprudencia, era necesario, principalmente por la imprecisión de algunas de las disposiciones de dicho Reglamento, en particular del concepto de «circunstancias extraordinarias»,<sup>11</sup> así como por las lagunas jurídicas existentes. Para remediar estas insuficiencias, el legislador optó por poner en marcha un procedimiento de revisión de este acto jurídico, que sigue abierto a día de hoy.<sup>12</sup> Este es el contexto en el que el Tribunal de Justicia deberá asumir una vez más su función de liderazgo en la evolución del Derecho de la Unión. Por mi parte, examinaré en las presentes conclusiones las cuestiones prejudiciales en el orden en el que las ha planteado el órgano jurisdiccional remitente.

## **B. Sobre la primera cuestión prejudicial**

### *1. El comportamiento violento de un pasajero como riesgo para la seguridad aérea*

29. Mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta si los actos de agresión física, como los descritos en las presentes conclusiones, cometidos durante un vuelo por un pasajero contra otros pasajeros, así como contra miembros de la tripulación de cabina, pueden calificarse de «circunstancias extraordinarias».

30. El propio tenor del Reglamento n.º 261/2004 no contiene ninguna definición legal de este concepto. No obstante, la segunda frase del considerando 14 de dicho Reglamento proporciona algunas indicaciones. Así, tales circunstancias pueden producirse, en particular, en caso de «riesgos para la seguridad».<sup>13</sup> No obstante, se plantea la cuestión de cuáles son los riesgos para la seguridad que pueden constituir circunstancias extraordinarias en el ámbito específico del transporte aéreo de pasajeros.

31. En mi opinión, el examen de esta cuestión exige una interpretación que tenga en cuenta el marco jurídico aplicable al ámbito de que se trata.<sup>14</sup> El Reglamento n.º 261/2004 no puede interpretarse prescindiendo del contexto político, socioeconómico y tecnológico en el que se adoptó, así como del desarrollo de la normativa que se ha producido posteriormente en la materia.<sup>15</sup> Este enfoque, que complementa los demás métodos de interpretación reconocidos en la jurisprudencia del Tribunal de

10 Véase la Comunicación de la Comisión sobre las Directrices interpretativas del Reglamento (CE) n.º 261/2004 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 cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CE) n.º 2027/97 del Consejo sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente, en su versión modificada por el Reglamento (CE) n.º 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO 2016, C 214, p. 5), de la que se desprende que «la jurisprudencia ha contribuido decisivamente a la interpretación del Reglamento». Mediante las directrices interpretativas, que constituyen, en principio, una síntesis de la jurisprudencia, la Comisión persigue «explicar con mayor claridad varias disposiciones del Reglamento, en particular a la luz de la jurisprudencia del Tribunal [de Justicia], de forma que las normas actuales puedan aplicarse de forma más eficaz y coherente».

11 Chatzipanagiotis, M.: «Disrupted Flights and Information Duties of Air Carriers: The Interplay Between Regulation (EC) No 261/2004 on Air Passenger Rights and the Unfair Commercial Practices Directive», *Air & Space Law*, 2018, 43, n.º 4&5, p. 434.

12 Véase la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) n.º 261/2004 y el Reglamento (CE) n.º 2027/97 relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje [COM(2013) 130 final], de 13 de marzo de 2013.

13 Sentencias de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), apartado 1, y de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška (C-315/15, EU:C:2017:342), apartado 21.

14 Procede señalar que, aunque en el plano formal el órgano jurisdiccional remitente haya limitado su primera cuestión prejudicial a la interpretación del considerando 14 del Reglamento n.º 261/2004, ello no obsta para que el Tribunal de Justicia le proporcione todos los elementos de interpretación del Derecho de la Unión que puedan serle útiles para enjuiciar el asunto de que conoce, con independencia de que ese órgano jurisdiccional se haya o no referido a ellos en el enunciado de dichas cuestiones (véanse las sentencias de 29 de octubre de 2015, Nagy, C-583/14, EU:C:2015:737, apartados 20 y 21, y de 21 de marzo de 2019, Mobit y Autolinee Toscane, C-350/17 y C-351/17, EU:C:2019:237, apartado 35).

15 Riesenhuber, K.: *Europäische Methodenlehre*, 2.ª ed., Berlín, 2010, apartado 18, puntos 20 y ss., destaca la importancia de la interpretación contextual de las normas, que se basa en la idea de «la unidad de la lengua jurídica» y menciona, a modo de ejemplo, la sentencia de 18 de diciembre de 2008, Andersen (C-306/07, EU:C:2008:743), apartado 40 y siguientes. Véanse también las conclusiones del Abogado General Tanchev presentadas en el asunto Germanwings (C-501/17, EU:C:2018:945), punto 69, en las que se apoya en un análisis que incluye otros actos de Derecho derivado pertenecientes al ámbito del transporte aéreo.



Justicia,<sup>16</sup> nos permitirá identificar los riesgos reconocidos por el legislador de la Unión en el estado actual de la evolución del transporte aéreo de pasajeros. Esto también permitirá al Tribunal de Justicia interpretar el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 en armonía con los demás actos pertinentes, contribuyendo de este modo a la unidad del ordenamiento jurídico de la Unión.

32. Del análisis del conjunto de los actos jurídicos pertinentes que regulan el transporte aéreo de pasajeros se desprende que el legislador de la Unión atribuye especial importancia a la seguridad, ya que el propio Reglamento n.º 261/2004 prevé en su artículo 2, letra j), que la denegación de embarque de los pasajeros puede justificarse por razones «de seguridad». Cabe señalar que el tenor de esta disposición no excluye que el riesgo al que se refiere pueda atribuirse al comportamiento violento de un pasajero.

33. Es pertinente mencionar también el Reglamento n.º 376/2014 relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil, así como los correspondientes actos jurídicos. El Reglamento de Ejecución 2015/1018 establece una lista de clasificación de los sucesos que pueden suponer un riesgo significativo para la seguridad aérea y que están sujetos a una obligación de notificación por parte de los profesionales de la aviación de conformidad con el Reglamento n.º 376/2014. El punto 6, letra 2), del anexo I del Reglamento de Ejecución 2015/1018 menciona como sucesos relacionados con la seguridad durante la operación de la aeronave la «dificultad en controlar *pasajeros* ebrios, *violentos* o *indisciplinados*». Por lo tanto, procede señalar que la legislación de la Unión considera de forma expresa que un comportamiento violento de un pasajero frente a los demás ocupantes de la aeronave, como el constatado en el asunto principal, constituye un riesgo significativo que da lugar a una obligación de notificación ante las autoridades competentes.

34. El Reglamento 2018/1139 sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea de Seguridad Aérea también resulta relevante en este contexto, por cuanto confiere un papel central al piloto al mando al confiarle en el punto 1.3 de su anexo V la responsabilidad de «la seguridad de la aeronave y de la seguridad de todos los miembros de la tripulación, los pasajeros y la carga que se hallen a bordo». Entiendo que la disposición que figura en el punto 3, letra g), de su anexo V presenta una relevancia particular, puesto que establece que «el piloto al mando adoptará todas las medidas necesarias con el fin de minimizar las consecuencias para el vuelo de un *comportamiento inadecuado de los pasajeros*». El punto 7.3 de este mismo anexo enuncia que, «en *una situación de emergencia que ponga en peligro* la operación o *la seguridad* de la aeronave o *de las personas a bordo*», el piloto al mando deberá tomar todas las medidas que considere necesarias en interés de la seguridad. Nótese que esta disposición está redactada en términos lo suficientemente amplios para que sea posible calificar la agresión física de un pasajero contra otras personas a bordo de un avión, en un caso como el que se presenta en el caso de autos, de riesgo para la seguridad aérea.

35. En la esfera del Derecho internacional, cabe mencionar el Convenio de Tokio, del que todos los Estados miembros son partes contratantes, aunque no la Unión. Si bien es cierto que —a diferencia de otros instrumentos de Derecho internacional que regulan materias relacionadas con el transporte aéreo—<sup>17</sup> este Convenio no forma parte del ordenamiento jurídico de la Unión, a falta de una transposición expresa que refleje una eventual transferencia de competencias de los Estados miembros

16 Según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, para interpretar una disposición del Derecho de la Unión procede tener en cuenta no solo su tenor, sino también su contexto y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forma parte (véanse las sentencias de 16 de julio de 2015, *Maïstrellis*, C-222/14, EU:C:2015:473, apartado 30, y de 21 de marzo de 2018, *Klein Schiphorst*, C-551/16, EU:C:2018:200, apartado 34).

17 Véase, en particular, el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, firmado en Montreal (Canadá) el 28 de mayo de 1999 (Compilación de Tratados de las Naciones Unidas, vol. 2242, p. 369), que fue firmado por la Comunidad Europea y aprobado por esta mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001 (DO 2001, L 194, p. 38; en lo sucesivo, «Convenio de Montreal»). Entró en vigor, por lo que respecta a la Unión Europea, el 28 de junio de 2004. Fue transpuesto mediante el Reglamento (CE) n.º 2027/97 del Consejo, de 9 de octubre de 1997, relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente (DO 1997, L 285, p. 1). Desde ese momento, el Convenio de Montreal forma parte integrante del ordenamiento jurídico de la Unión (véase la sentencia de 22 de noviembre de 2012, *Espada Sánchez y otros*, C-410/11, EU:C:2012:747, apartado 20).

a la Unión,<sup>18</sup> no es menos cierto que existen paralelismos de tipo normativo que apuntan a la existencia de un consenso jurídico común. Por lo tanto, considero que se puede recurrir al Convenio de Tokio como instrumento de referencia para la interpretación del Derecho de la Unión. Según su artículo 1, apartado 1, el Convenio se aplicará a las «*infracciones a las leyes penales*», así como «*los actos que, sean o no infracciones, puedan poner o pongan en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes en la misma, o que pongan en peligro el buen orden y la disciplina a bordo*». Al igual que las disposiciones antes mencionadas del Reglamento 2018/1139, el artículo 6, apartado 1, de dicho Convenio autoriza al comandante de la aeronave a tomar las medidas razonables, incluso coercitivas, que sean necesarias para «*proteger la seguridad de la aeronave o de las personas [...] en la misma*» cuando tenga razones fundadas para creer «*que una persona ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo una infracción o un acto previstos en el Artículo 1, [apartado] 1*».<sup>19</sup> A mi modo de ver, en el presente asunto se reúnen los criterios para la aplicación del Convenio de Tokio como instrumento de referencia para la interpretación, habida cuenta de que las agresiones físicas constituyen, salvo excepciones, actos punibles con arreglo al Derecho penal de los Estados miembros de la Unión.

36. Por tales razones, en la medida en que la legislación de la Unión y el Derecho internacional califican de riesgo significativo para la seguridad aérea el comportamiento violento de un pasajero frente a otros pasajeros, así como frente a los miembros de la tripulación, como el examinado en el presente caso, en principio no puede excluirse que la situación descrita constituya una «circunstancia extraordinaria» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004.

## *2. Análisis del carácter extraordinario desde la perspectiva de los criterios establecidos por la jurisprudencia*

37. Es cierto que, tal como ya ha indicado el Tribunal de Justicia en su jurisprudencia, los «riesgos para la seguridad» —al igual que otras circunstancias contempladas en el considerando 14 del Reglamento n.º 261/2004— no siempre constituyen «circunstancias extraordinarias» que puedan suponer la exoneración de responsabilidad del transportista aéreo.<sup>20</sup> Es preciso recordar que, en la medida en que da lugar a una excepción a la norma habitual, a saber, el pago de una compensación, que responde al objetivo de protección de los consumidores, el concepto de «circunstancias extraordinarias» recogido en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en sentido estricto.<sup>21</sup>

<sup>18</sup> La Unión está vinculada por un convenio internacional que no ha celebrado cuando asume las competencias anteriormente ejercidas por los Estados miembros en el ámbito de aplicación de dicho convenio (véanse, en este sentido, las sentencias de 22 de octubre de 2009, Bogiatzi, C-301/08, EU:C:2009:649, apartado 33, y de 21 de diciembre de 2011, Air Transport Association of America y otros, C-366/10, EU:C:2011:864, apartado 63).

<sup>19</sup> Mendes de Leon, P.: *Introduction to Air Law*, Alphen aan den Rijn, 2017, p. 514, y Piera, A.: «ICAO's Latest Efforts to Tackle Legal Issues Arising from Unruly/Disruptive Passengers: The Modernization of the Tokyo Convention 1963», *Air & Space Law*, 2012, vol. 37, n.º 3, p. 237, señalan que el Convenio de Tokio aborda la problemática del «pasajero conflictivo». Explican que dicho Convenio no contiene ninguna definición del concepto de «infracción», cuya interpretación deja a las leyes nacionales. Los autores recuerdan que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) [en inglés, International Civil Aviation Organization (ICAO)] ha adoptado elementos de orientación sobre los aspectos jurídicos de la cuestión de los pasajeros indisciplinados/conflictivos (*ICAO Circular 288 — Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers*), de los que se desprende que toda agresión contra el personal de cabina y los demás pasajeros debe considerarse como una «infracción» en el sentido de dicho Convenio. También mencionan el Protocolo de Montreal, de 4 de abril de 2014, que modifica el Convenio de Tokio, que está firmado por todos los Estados miembros de la Unión y que alienta a los Estados firmantes a emprender acciones legales contra los actos considerados más graves, es decir, aquellos en los que una persona a bordo comete o amenaza con cometer un acto de violencia contra un miembro de la tripulación o se niega a obedecer una orden del comandante.

<sup>20</sup> Sentencias de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), apartado 22; de 17 de abril de 2018, Krüsemann y otros (C-195/17, C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 a C-286/17 y C-290/17 a C-292/17, EU:C:2018:258), apartado 34, y de 4 de abril de 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288), apartado 20.

<sup>21</sup> Sentencia de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), apartado 17.

38. Según reiterada jurisprudencia, este concepto exige más bien el cumplimiento de dos requisitos acumulativos, a saber, que los acontecimientos a) no sean inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo y b) escapen a su control efectivo.<sup>22</sup> Es preciso realizar una apreciación caso por caso para comprobar que se cumplan efectivamente estos criterios. En consecuencia, procede realizar a continuación un examen riguroso de los mencionados criterios, teniendo en cuenta las circunstancias fácticas que revela la resolución de remisión.

*a) Suceso inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo*

39. El primer criterio implica, si se analiza la casuística en la materia, que el suceso en cuestión no esté relacionado de manera intrínseca, indisoluble y típica con el transporte aéreo de pasajeros. En otras palabras, el concepto de que se trata incluye los sucesos que no forman parte del curso normal de los acontecimientos en el marco de la organización o de la realización de un transporte aéreo. Por lo tanto, abarca todos los sucesos que no están relacionados con las operaciones del transporte aéreo efectivo, sino que, aun tratándose de circunstancias externas particulares, perjudican a la realización programada de dichas operaciones o incluso hacen que estas resulten imposibles.

40. Con carácter preliminar, es necesario recordar —por evidente que pueda parecer— que la función del tráfico aéreo civil es permitir el transporte de pasajeros y de mercancías a larga distancia. El transporte de pasajeros y de mercancías constituye una actividad económica importante, ejercida en la mayor parte de los casos por empresas privadas, y, en consecuencia, contribuye a la economía de la Unión. En cuanto al transporte de pasajeros en particular, procede señalar que la facilitación de los desplazamientos en avión ha hecho posible acercar a los ciudadanos de la Unión y conectarlos mejor con el resto del mundo. La abundancia de la oferta de conexiones aéreas ha permitido a numerosos ciudadanos de la Unión viajar, estudiar y trabajar en Europa y fuera de ella. Asimismo, el número y la frecuencia de los vuelos se han incrementado de forma notable gracias a la creación del mercado interior de la aviación, un entorno cada vez más competitivo que ha permitido una evolución favorable de los precios.<sup>23</sup>

41. Desde este punto de vista, también me parece evidente que no es razonable considerar que la educación de los pasajeros que muestran un comportamiento violento o las sanciones contra estos forman parte de las funciones del tráfico aéreo civil. Aun cuando es verdad que los pasajeros son informados de las instrucciones de seguridad por el personal de cabina antes de cada vuelo, no es menos cierto que esta práctica únicamente pretende garantizar el buen desarrollo del transporte. Las instrucciones de seguridad están concebidas para ayudar a los pasajeros a familiarizarse con los riesgos inherentes al transporte aéreo, a saber, los riesgos de sufrir heridas durante el despegue, las turbulencias, una despresurización de cabina, las maniobras de aterrizaje, etc.<sup>24</sup>

42. En cambio, estas instrucciones de seguridad no abordan la problemática más general del empleo de la violencia en las relaciones interpersonales, y con razón, pues excede del ámbito del transporte, como explicaré más adelante. Por su parte, los pasajeros deben seguir las instrucciones del personal. Salvo escasísimas excepciones, nadie pone seriamente en entredicho la competencia del personal de cabina en cuanto al funcionamiento de la aeronave, así como su autoridad para el mantenimiento del buen orden y de la disciplina a bordo.

<sup>22</sup> Sentencias de 31 de enero de 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), apartado 38; de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška (C-315/15, EU:C:2017:342), apartado 22, y de 17 de abril de 2018, Krüsemann y otros (C-195/17, C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 a C-286/17 y C-290/17 a C-292/17, EU:C:2018:258), apartado 32.

<sup>23</sup> Véase el Informe de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 1 de marzo de 2019: Estrategia de aviación para Europa: Mantener y promover los altos niveles sociales [COM(2019) 120 final].

<sup>24</sup> Del punto 2, letra b) del anexo V del Reglamento (UE) 2018/1139 se desprende que «la tripulación está familiarizada con la ubicación y el empleo de los equipos de emergencia correspondientes, y los pasajeros han sido informados al respecto». Esta disposición también establece que «la tripulación y los pasajeros disponen de información suficiente y específica sobre el funcionamiento del equipo instalado en relación con los procedimientos de emergencia y el empleo de los equipos de seguridad de la cabina».

43. Sin embargo, como han alegado varios interesados en el presente asunto, el comportamiento violento de ciertos pasajeros frente a otros pasajeros y frente al personal de cabina no es un suceso típico de la operativa del transportista aéreo. Desgraciadamente para todas las personas implicadas, una agresión física puede producirse en cualquier otra situación y puede explicarse por una variedad de motivos. Algunos de ellos pueden estar estrictamente relacionados con la personalidad del agresor, mientras que otros, como el estrés, se deben a la situación concreta en la que este se encuentra durante un vuelo.<sup>25</sup>

44. Dicho esto, es preciso señalar que la resolución de remisión no contiene ninguna aclaración en cuanto al origen de la actitud agresiva del pasajero en cuestión. Por este motivo, y habida cuenta de la imposibilidad de enumerar todos los supuestos que pueden dar lugar al comportamiento violento de un pasajero a bordo de un avión, el Tribunal de Justicia deberá limitarse a formular consideraciones de carácter general en su respuesta a la primera cuestión prejudicial.

45. En aras de la exhaustividad, quisiera destacar que no creo que el hecho de que se produzcan esporádicamente casos aislados de agresiones físicas constituya por sí solo un motivo suficiente para deducir de ello que el empleo de la violencia sea inherente al ejercicio normal de la actividad de transporte aéreo de pasajeros. A este respecto, comparto las reservas expresadas por el Abogado General Tanchev en las conclusiones presentadas en el asunto C-501/17, *Germanwings*,<sup>26</sup> respecto del argumento según el cual la frecuencia de un suceso constituye un criterio de limitación o diferenciación. Considero que, con independencia de la dudosa validez de este argumento, no existe ningún elemento en el presente asunto que lo apoye, dado que todos los interesados han llegado a la conclusión de que el uso de la violencia a bordo de un avión constituye un suceso más bien inhabitual o, en todo caso, no más frecuente que en otros contextos.<sup>27</sup>

46. En la medida en que el uso de la violencia por parte de un pasajero contra otros pasajeros o contra el personal de cabina se aparta de lo que se considera un comportamiento socialmente aceptable, e incluso resulta punible con arreglo al Derecho penal de los Estados miembros, supone claramente un suceso ajeno al transporte aéreo. No forma parte del curso normal de los acontecimientos en el marco de la organización o de la realización de un transporte aéreo. Incluso puede perjudicar a este si dicha violencia se dirige contra la estructura de la aeronave o contra el personal encargado de su funcionamiento. Las legislaciones nacionales la tienen generalmente en cuenta y califican tales actos de agresión de «infracción grave».

47. De lo anterior se desprende que el suceso controvertido no es inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo en cuestión.

25 Mendes de Leon, P.: *Introduction to Air Law*, Alphen aan den Rijn, 2017, p. 512; Nase, V. y Humphrey, N.: «Angry People in the Sky: Air Rage and the Tokyo Convention», *Journal of Air Law and Commerce*, vol. 79, n.º 4, p. 702; Ginger, S.: «Violence in the skies: The rights and liabilities of air carriers when dealing with disruptive passengers», *Air & Space Law*, 1998, vol. 23, n.º 3, p. 109, indican que el comportamiento inadecuado de un pasajero puede atribuirse a factores «externos» (por ejemplo: ira debida a retrasos prolongados, a la pérdida de una pieza de equipaje, a un mal servicio o a la frustración en relación con determinadas expectativas, a largas colas ante las puertas de embarque, a cabinas de avión masificadas) e «internos» (por ejemplo: problemas psicológicos o psiquiátricos, consumo excesivo de alcohol, síntomas de la abstinencia del fumador o, de forma más general, un comportamiento antisocial).

26 Conclusiones del Abogado General Tanchev presentadas en el asunto *Germanwings* (C-501/17, EU:C:2018:945), puntos 60 y 61.

27 Del documento *Unruly Passengers — Enhancing the deterrent* (3 de abril de 2019), elaborado por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional [en inglés, International Air Transport Association (IATA)], se desprende que los incidentes relacionados con los pasajeros conflictivos afectan únicamente a un vuelo de cada 1 053, si bien esta cifra está aumentando.

*b) El control del suceso*

48. El segundo criterio exige que el suceso en cuestión escape al control efectivo del transportista aéreo. Como ya he expuesto,<sup>28</sup> la actitud agresiva de un individuo puede tener diversos motivos, lo que hace que resulte casi imposible anticiparse a ella y reaccionar de forma adecuada. En vista de esta imprevisibilidad y habida cuenta del hecho de que el comportamiento violento de un pasajero, como el descrito en la resolución de remisión, no es inherente al transporte aéreo, me parece inapropiado atribuir al transportista aéreo la responsabilidad exclusiva en materia de prevención y represión de incidentes violentos a bordo de un avión. En la medida en que, en primer término, el respeto de las normas cívicas se impone en todas las situaciones de la vida cotidiana y, en segundo término, el personal de cabina constituye el punto de contacto ideal para solucionar de forma amistosa todo posible conflicto entre los pasajeros, entiendo que cada pasajero debe asumir la responsabilidad de su propia conducta, así como las consecuencias derivadas de esta.

49. Me parece acertado el argumento formulado por varios Estados miembros que han presentado observaciones en el presente asunto, en particular los Gobiernos alemán y polaco, según el cual la tripulación de cabina dispone de recursos muy limitados para controlar a un pasajero agresivo. En efecto, aun cuando el piloto al mando y la tripulación de cabina pueden dar órdenes concretas a un pasajero (exhortarlo a calmarse, advertirle, asignarle otro asiento, etc.) o someterle a medidas coercitivas con el fin de garantizar la seguridad del vuelo, con todo, no pueden controlarlo de una forma que excluya totalmente que este pasajero pueda perturbar el vuelo, lo que, como se ha indicado anteriormente, entra dentro de la propia responsabilidad de dicho pasajero.

50. Esta consideración es, si cabe, más válida aún para la prevención de tales incidentes violentos, puesto que, por lo general, los transportistas aéreos no disponen de ninguna información que les permita concluir que un pasajero va a manifestar, a bordo de la aeronave, un comportamiento agresivo que podría comprometer la seguridad del vuelo. Por otra parte, los transportistas aéreos no pueden lícitamente denegar el embarque a un pasajero que, en ese momento, manifiesta un comportamiento normal. Sin embargo, no se debe olvidar que, cuando un incidente violento se produce tras el despegue de la aeronave, la tripulación de cabina ya no puede recurrir a medidas preventivas, pues su ámbito de actuación queda en ese momento limitado a las medidas represivas antes mencionadas y todo ello en el reducidísimo espacio de una cabina de avión.

51. Comparto la tesis del Gobierno austriaco y de la Comisión según la cual la situación debe ser objeto de una valoración fundamentalmente diferente si un pasajero ya presentaba trastornos de conducta con anterioridad, incluso durante el embarque, de suerte que el transportista aéreo podía tener conocimiento de ello. En tal caso, no me parece que esté justificado eximir al transportista aéreo de su responsabilidad autorizándole a invocar válidamente la existencia de una circunstancia extraordinaria si el pasajero en cuestión se comporta a continuación de manera inapropiada o

<sup>28</sup> Véase el punto 43 de las presentes conclusiones.

continúa comportándose de tal forma.<sup>29</sup> La interpretación de las disposiciones antes citadas del Derecho de la Unión y del Convenio de Tokio, que otorgan al piloto al mando el poder de tomar las medidas necesarias para garantizar la seguridad del vuelo,<sup>30</sup> debe necesariamente incluir la idea de la prevención de riesgos, en la medida de lo posible, para que dichas disposiciones puedan ser efectivas.

52. En vista de los límites que se imponen habitualmente a la tripulación de cabina en el marco de la prevención y de la represión de tales riesgos, el desembarque de un pasajero violento en el aeropuerto accesible más próximo —como medida de último recurso— no parece ser una opción injustificada si el piloto al mando considera, tras una cuidadosa reflexión y teniendo en cuenta todas las circunstancias del caso de autos, que la continuación del vuelo en esas condiciones resulta imposible, so pena de comprometer la seguridad de la aeronave o de las personas a bordo de la misma. Asimismo, entiendo que esta es precisamente la decisión que puede tomar el piloto al mando en virtud de las disposiciones referidas en los artículos 6, apartado 1, letra c) y 8, apartado 1, del Convenio de Tokio, respectivamente, cuando se enfrente a tal situación.<sup>31</sup>

53. De las consideraciones anteriores se desprende que si, tras emplear las medidas a las que está autorizada, la tripulación de cabina no consigue calmar a un pasajero, y si este compromete la seguridad del vuelo —por ejemplo, al poner en peligro la integridad física de las personas a bordo de la aeronave o al atentar contra esta—, esta situación constituye una circunstancia que escapa al control del transportista aéreo en el sentido del segundo criterio establecido por la jurisprudencia. Ciertamente sucede así en una situación como la que es objeto del procedimiento principal, en la que el pasajero conflictivo muerde a otros pasajeros y agrede a los miembros de la tripulación de cabina que intentaban calmarlo.

54. Mi análisis de los hechos me lleva a concluir que en el presente asunto se cumplen los dos criterios que ha desarrollado la jurisprudencia para considerar que existe una «circunstancia extraordinaria» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, interpretado a la luz de los considerandos 14 y 15 del mismo Reglamento.

### 3. Respuesta a la primera cuestión prejudicial

55. Habida cuenta de estas consideraciones, procede responder a la primera cuestión prejudicial que el hecho de que, en el transcurso de un vuelo, un pasajero muerda a otros pasajeros y agrede a los miembros de la tripulación de cabina que intentaron calmarlo, hasta el punto de justificar, según el comandante de vuelo, por razones de seguridad, el desvío del vuelo al aeropuerto más cercano para desembarcar a dicho pasajero y descargar su equipaje, ocasionando con ello un retraso en la llegada del vuelo a destino, está comprendido en el concepto de «circunstancias extraordinarias» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004.

<sup>29</sup> Schmid, R.: *Fluggastrechte-Verordnung*, C.H.Beck, 11.ª ed., puntos 121 y 122, comparte la opinión de numerosos tribunales alemanes que se han pronunciado sobre la problemática de los pasajeros conflictivos, según la cual el comportamiento «imprevisto, incontrolable y agresivo» de un pasajero constituye una «circunstancia excepcional». Según el autor, la situación debe valorarse de manera diferente si el personal de cabina ya disponía con anterioridad, incluso durante el embarque, de indicios que dieran a entender que el pasajero se encontraba en estado de ebriedad y, por tanto, podía constituir un riesgo para la seguridad del vuelo.

<sup>30</sup> Mendes de Leon, P.: «Introduction to Air Law», Alphen aan den Rijn, 2017, p. 501; Ginger, S.: «Violence in the skies: The rights and liabilities of air carriers when dealing with disruptive passengers», *Air and Space Law*, 1998, vol. 23, n.º 3, p. 107; Michaelides, S.: «Unruly passenger behaviour and the Tokyo Convention», *Coventry Law Journal*, 2001, n.º 6, p. 38; Piera, A.: «ICAO's Latest Efforts to Tackle Legal Issues Arising from Unruly/Disruptive Passengers: The Modernization of the Tokyo Convention 1963», *Air & Space Law*, 2012, vol. 37, n.º 3, p. 236, y Abeyratne, R.: «A Protocol to Amend the Tokyo Convention of 1963: Some Unanswered Questions», *Air & Space Law*, 2014, vol. 39, n.º 1, p. 48, indican que el Convenio de Tokio confiere poderes amplios a los pilotos al mando de aeronaves para que puedan actuar frente las infracciones cometidas a bordo de las mismas. Según los autores, el piloto al mando puede ejercer estos poderes sin temor a verse obligado a asumir la responsabilidad civil o penal por sus actos, habida cuenta de que el Convenio de Tokio le otorga inmunidad.

<sup>31</sup> Véanse Michaelides, S.: «Unruly passenger behaviour and the Tokyo Convention», *Coventry Law Journal*, 2001, n.º 6, p. 41; Ginger, S.: «Violence in the skies: The rights and liabilities of air carriers when dealing with disruptive passenger», *Air & Space Law*, 1998, vol. 23, n.º 3, p. 107; Abeyratne, R.: «A Protocol to Amend the Tokyo Convention of 1963: Some Unanswered Questions», *Air & Space Law*, 2014, vol. 39, n.º 1, p. 49. Mendes de Leon, P.: «Introduction to Air Law», Alphen aan den Rijn, 2017, p. 512, explica que en ocasiones puede resultar difícil determinar qué constituye una infracción en un caso particular, pero que corresponde al piloto al mando tomar una decisión definitiva.

### *C. Sobre la segunda cuestión prejudicial*

56. Mediante la segunda cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si debe interpretarse el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 en el sentido de que, para poder quedar exonerado de la obligación de abonar al pasajero la compensación exigida por un gran retraso del vuelo con arreglo al artículo 7 de dicho Reglamento, un transportista aéreo también puede invocar circunstancias extraordinarias que se hayan producido no en el transcurso del vuelo reservado por este pasajero, sino durante el vuelo anterior del mismo día, efectuado con el mismo avión que el programado para el vuelo reservado, en el marco del sistema de rotación de aviones entre aeropuertos.

#### *1. Precedentes en la jurisprudencia*

57. A este respecto, en primer lugar, procede atraer la atención del Tribunal de Justicia sobre el hecho de que ya tuvo ocasión de pronunciarse —aunque solo de forma implícita— sobre esta cuestión de Derecho. En efecto, el Tribunal de Justicia admitió en el asunto que dio lugar a la sentencia Pešková y Peška,<sup>32</sup> que una circunstancia extraordinaria, en ese caso una colisión con unas aves, podía invocarse aun cuando no hubiera afectado al vuelo reservado por el pasajero que sufrió el retraso, sino a un vuelo anterior efectuado por la misma aeronave en el marco de una secuencia planificada de vuelos. Del mismo modo, en el asunto que dio lugar a la sentencia Germanwings,<sup>33</sup> el hecho de que un clavo hubiera penetrado en un neumático con ocasión del vuelo que precedió al vuelo retrasado se consideró como una circunstancia extraordinaria. De ello se deduce que, a la vista de estas sentencias, la cuestión prejudicial debería recibir una respuesta afirmativa.

#### *2. Interpretación de las disposiciones pertinentes*

58. En el supuesto de que el Tribunal de Justicia estime que esta jurisprudencia no proporciona, por sí sola, una respuesta suficiente a la cuestión prejudicial, sugiero completar el razonamiento mediante una interpretación de las disposiciones pertinentes. Dicho esto, cabe señalar que ni el tenor ni el espíritu o la finalidad del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, interpretado a la luz de su considerando 15, permiten concluir que las circunstancias extraordinarias —como, en el presente asunto, un pasajero violento que ponga en peligro la seguridad a bordo del avión— deben referirse directamente al vuelo que, en definitiva, se ha visto afectado por esas circunstancias extraordinarias en forma de una cancelación o un retraso.

##### *a) El requisito de la existencia de un nexo causal entre la «circunstancia extraordinaria» y la cancelación o el gran retraso*

59. Al contrario, en lo tocante al tenor del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, el examen de varias versiones lingüísticas de esta disposición lleva a concluir que basta la existencia de un simple nexo causal entre las circunstancias extraordinarias y la cancelación o el retraso.<sup>34</sup> Esta interpretación se ve confirmada por la redacción del considerando 15 de dicho Reglamento, de la que

32 Sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška (C-315/15, EU:C:2017:342), apartados 9 a 11.

33 Sentencia de 4 de abril de 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288), apartado 9.

34 Español: «se debe a»; danés: «skyldes»; alemán: «auf [...] zurückgeht»; estonio: «põhjustasid»; inglés: «is caused by»; francés: «est due à»; italiano: «è dovuta a»; neerlandés: «het gevolg is van»; polaco: «jest spowodowane»; portugués: «se ficou a dever a».

se desprende que la cancelación o el retraso deben haberse producido a consecuencia de una decisión relativa a la gestión del tráfico aéreo, referida a «una aeronave determinada» y que implique «uno o más vuelos de la aeronave».<sup>35</sup> Dicho de otro modo, lo importante es que la cadena de causas haya continuado hasta la cancelación o el retraso en cuestión.

60. Por añadidura, se debe señalar que, en la medida en que el considerando 15 del Reglamento n.º 261/2004 menciona una situación en la que varios vuelos operados por el transportista aéreo con el mismo avión se vean afectados por las circunstancias extraordinarias, el legislador parece haber pensado, entre otros, en casos como el que se da en el asunto principal, en el que el transportista aéreo ha establecido un sistema de rotación de aviones con el fin de operar una determinada conexión aérea. Como señalaron varios interesados en el presente asunto en sus observaciones, tal sistema de rotación constituye una práctica habitual en el ámbito del transporte aéreo de pasajeros, que se explica por la necesidad de hacer una utilización económicamente racional de los aviones.<sup>36</sup>

*b) El requisito de la adopción de todas las medidas razonables para evitar la cancelación o el gran retraso*

61. Por una parte, una interpretación extensiva del artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004, que otorga un derecho a compensación a los pasajeros aun en el caso de que la cancelación o el gran retraso hayan sido causados por circunstancias extraordinarias que se hayan producido en el transcurso de un vuelo anterior, parece acorde con el objetivo que persigue dicho Reglamento, que es garantizar un elevado nivel de protección a los pasajeros aéreos. En efecto, como recordó el Tribunal de Justicia en los asuntos que dieron lugar a la sentencia *Nelson y otros*,<sup>37</sup> la compensación a tanto alzado establecida en el artículo antes mencionado responde a este objetivo en la medida en que permite paliar la pérdida de tiempo sufrida por los pasajeros sin que estos tengan que probar que han sufrido un perjuicio individual.

62. Por otra parte, es evidente que el hecho de imponer una responsabilidad ilimitada en el tiempo, basada en un mero nexo causal y sin prever criterios correctores, equivaldría a ignorar la delicada ponderación de los intereses de los pasajeros aéreos y los de los transportistas aéreos realizada por el legislador de la Unión al adoptar el Reglamento n.º 261/2004. En efecto, el legislador trató de establecer un equilibrio entre estos intereses divergentes, al prever que se exonere a los transportistas aéreos de la obligación de abonar una compensación si estos pueden probar que la cancelación o el gran retraso ocasionados por circunstancias extraordinarias no podrían haberse evitado aunque se hubieran tomado todas las medidas razonables.<sup>38</sup>

63. De los elementos expuestos anteriormente se deduce que, en principio, no existe ninguna limitación temporal que se oponga a la aplicación del artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004 a una situación como la controvertida en el presente caso, en la que se ha establecido un sistema de rotación de vuelos, habida cuenta de que esta disposición solo exige un nexo causal entre las circunstancias extraordinarias que se han producido en el marco del vuelo anterior y la cancelación o el gran retraso del vuelo reservado por el pasajero. Dicho esto, cabe señalar que, según la información facilitada por el órgano jurisdiccional remitente, el desvío del vuelo procedente de Lisboa al aeropuerto

35 Español: «una aeronave determinada/den lugar/uno o más vuelos de la aeronave»; danés: «bestemt fly/medfører/af en eller flere flyafgange»; alemán: «*einem einzelnen Flugzeug/zur Folge hat/bei einem oder mehreren Flügen des betreffenden Flugzeugs*»; estonio: «*konkreetsse lennukile/ihe või mitme lennu*»; inglés: «*a particular aircraft/gives rise/one or more flights by that aircraft*»; francés: «*un avion précis/génère/d'un ou de plusieurs vols de cet avion*»; italiano: «*un particolare aeromobile/provochi/uno o più voli per detto aeromobile*»; neerlandés: «*één of meer vluchten van dat vliegtuig veroorzaakt*»; polaco: «*danego samolotu spowodowała/jednego lub więcej lotów*»; portugués: «*uma determinada aeronave/provoque/um ou mais voos dessa aeronave*».

36 Véanse Clarke, L., Johnson, E., Nemhauser, G. y Zhu, Z.: «The aircraft rotation problem», *Annals of Operations Research*, 1997, p. 33; Lindner, M., Rosenow, J., Förster, S. y Fricke, H.: «Potential Of Integrated Aircraft Rotation and Flight Scheduling By Using Individual Tail Sign Performance», *Deutscher Luft- und Raumfahrtkongress 2016*.

37 Sentencia de 23 de octubre de 2012, *Nelson y otros* (C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657), apartado 74.

38 Sentencia de 22 de diciembre de 2008, *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771), apartado 39.



de Las Palmas a raíz del incidente a bordo fue la causa del retraso en el embarque del vuelo de Fortaleza a Lisboa, en el que se encontraba el pasajero demandante. Por lo tanto, sin perjuicio de las comprobaciones de hecho que corresponde efectuar al órgano jurisdiccional remitente, no puede excluirse que proceda aplicar el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004 en el presente asunto.

64. No obstante, el transportista aéreo podrá verse exonerado de la obligación de abonar una compensación con arreglo al artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 si puede probar que la cancelación o el gran retraso ocasionados por circunstancias extraordinarias no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las «medidas razonables».<sup>39</sup> La cuestión de si se ha cumplido este requisito en el presente caso depende del alcance de este concepto del Derecho de la Unión, una problemática que constituye el objeto de la tercera cuestión prejudicial y que se analizará a continuación.

### *3. Respuesta a la segunda cuestión prejudicial*

65. A la luz de estas consideraciones, procede responder a la segunda cuestión prejudicial que una «circunstancia extraordinaria» que se produce a bordo de un avión utilizado en el marco de un sistema de rotación justifica, en principio, la exoneración del transportista aéreo de la obligación de compensación de las cancelaciones o los grandes retrasos que se deriven de esa circunstancia. No obstante, el transportista aéreo deberá poder demostrar que adoptó todas las medidas económicamente razonables para evitar la cancelación o el gran retraso.

### *D. Sobre la tercera cuestión prejudicial*

66. Mediante su tercera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente trata de dilucidar, en esencia, si TAP, en su calidad de transportista aéreo, tomó, en el caso de autos, todas las «medidas razonables» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004. Hace referencia a las alegaciones formuladas por TAP en el procedimiento principal, según las cuales el retraso sufrido por el pasajero demandante en la llegada a su destino final no se podría haber evitado, habida cuenta de las especificidades de la situación, que pueden resumirse de la siguiente manera: el establecimiento de un sistema de rotación para conectar Lisboa y Fortaleza, la utilización de un solo avión en esta ruta, el retraso consecutivo de los vuelos de ida y de vuelta, así como la existencia de un único vuelo diario entre Lisboa y Oslo.

#### *1. El reparto de competencias entre el Tribunal de Justicia y los órganos jurisdiccionales nacionales en el marco del examen de las «medidas razonables»*

67. A este respecto, de entrada, procede recordar que el procedimiento establecido en el artículo 267 TFUE es un instrumento de cooperación entre el Tribunal de Justicia y los órganos jurisdiccionales nacionales, por medio del cual el primero aporta a los segundos los elementos de interpretación del Derecho de la Unión que precisan para la solución del litigio que deban dirimir.<sup>40</sup> Según este reparto de competencias claramente establecido, corresponde a los órganos jurisdiccionales nacionales aplicar el Derecho de la Unión teniendo en cuenta la interpretación dada por el Tribunal de Justicia. Por consiguiente, parece desprenderse de la formulación de la tercera cuestión prejudicial que

<sup>39</sup> Es necesario precisar que las «medidas razonables» impuestas al transportista aéreo en virtud del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 deben tener por objeto evitar las consecuencias negativas típicas y, por consiguiente, previsibles, para los pasajeros de la aparición de circunstancias extraordinarias, es decir, evitar las cancelaciones y los grandes retrasos. En cambio, el carácter evitable de las propias circunstancias extraordinarias no es relevante.

<sup>40</sup> Sentencia de 5 de julio de 2016, Ognyanov (C-614/14, EU:C:2016:514), apartado 16.

el órgano jurisdiccional remitente solicita al Tribunal de Justicia que se pronuncie sobre si las medidas concretas de organización adoptadas por TAP eran «razonables». Sin embargo, el Tribunal de Justicia deberá limitarse a *aclarar el alcance de este concepto*, teniendo en cuenta las circunstancias del presente caso.

68. Estas observaciones preliminares son tanto más necesarias cuanto que el órgano jurisdiccional remitente deberá aplicar las disposiciones del Reglamento n.º 261/2004 tras haber efectuado él mismo una apreciación detallada de los hechos, como exige la jurisprudencia.<sup>41</sup> Dicho esto, habida cuenta de la muy sucinta descripción del marco fáctico contenida en la resolución de remisión, no puede excluirse que existan otros aspectos importantes que deban tomarse en consideración en el análisis de esta cuestión prejudicial que escapan a la atención del Tribunal de Justicia, a falta de la información necesaria, por ejemplo, en lo referente a los recursos logísticos, técnicos y financieros de que dispone el transportista aéreo. Por consiguiente, el grado de precisión de las orientaciones que el Tribunal de Justicia proporcionará al órgano jurisdiccional remitente dependerá en gran medida de la información recibida. Procede tener en cuenta este hecho a la hora de determinar lo que implica el requisito de tomar «todas las medidas razonables» con el fin de evitar un gran retraso en un contexto como el examinado en el presente asunto.

## *2. El concepto de «medidas razonables» en la jurisprudencia*

69. El Tribunal de Justicia ha interpretado este concepto en el sentido de que, cuando se producen circunstancias extraordinarias, exige que el transportista aéreo tome «medidas adaptadas a la situación», siempre y cuando dichas medidas sean «técnica y económicamente soportables».<sup>42</sup> El transportista aéreo debe «utiliza[r] todo el personal o el material y los medios financieros de que dispon[e]», sin que, no obstante, se le exija que haga «sacrificios insoportables para las capacidades de su empresa».<sup>43</sup> La carga de la prueba corresponde al transportista aéreo, que solo puede quedar exonerado de responsabilidad frente a los pasajeros si consigue demostrar que tomó las medidas razonables para evitar o atenuar el perjuicio o, por el contrario, si logra probar que le era imposible adoptar tales medidas.

70. Interesa señalar que la jurisprudencia antes citada impone, en el interés de la protección de los consumidores, unas condiciones de exoneración particularmente estrictas, que obligan al transportista aéreo a hacer todo lo que sea objetivamente posible con los recursos disponibles para evitar la cancelación o el gran retraso de un vuelo. Como se ha indicado más arriba, a falta de información exhaustiva que permita al Tribunal de Justicia apreciar la situación del transportista aéreo, corresponde al órgano jurisdiccional remitente verificar si TAP disponía de otros recursos más eficaces para garantizar que el pasajero demandante llegara puntualmente a Oslo, su destino final. Procede recordar, en este contexto, que la obligación de transporte implica que el pasajero llegue a su destino final sin demora y no solamente al lugar de conexión.<sup>44</sup> De ello resulta que el transportista aéreo no puede alegar válidamente que «cumplió en parte» esta obligación.

## *3. Elementos de interpretación que deben proporcionarse al órgano jurisdiccional remitente*

71. Los elementos de interpretación detallados a continuación pretenden ofrecer al órgano jurisdiccional remitente las orientaciones necesarias para que pueda realizar una apreciación de los hechos bien acotada y eficaz.

41 Véanse las sentencias de 12 de mayo de 2011, Eglitis y Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303), apartados 29 y siguientes, y de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška (C-315/15, EU:C:2017:342), apartado 30.

42 Sentencia de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), apartado 40.

43 Sentencias de 4 de abril de 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288), apartado 31, y de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), apartado 41.

44 Véase la sentencia de 26 de febrero de 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106), apartados 35 y 47.

72. En primer lugar, se debe tener en cuenta el hecho de que, cuanto más largo sea el intervalo que separe el suceso que constituya una circunstancia extraordinaria de la hora de llegada prevista en el destino final, mayor es el margen de maniobra del transportista aéreo. En otras palabras, si dispone de tiempo suficiente, normalmente el transportista puede recurrir a diversas soluciones para transportar al pasajero afectado a su destino final. Por contra, estas soluciones serán muy limitadas, o incluso casi inexistentes, si no dispone de tiempo. Del mismo modo, es preciso tomar en consideración el itinerario del vuelo en cuestión. La organización de un vuelo compuesto de varios tramos, como en el presente caso, no necesariamente implica que el retraso sufrido en uno de estos tramos tenga que reproducirse posteriormente por un encadenamiento de complicaciones. Al contrario, puede también ofrecer posibilidades al transportista aéreo, siempre y cuando este prevea una reserva de tiempo razonablemente larga en cada etapa del itinerario para poder recurrir, en su caso, a soluciones alternativas.

73. Como recordó el Tribunal de Justicia en el asunto que dio lugar a la sentencia *Eglitis y Ratnieks*,<sup>45</sup> el transportista aéreo debe planificar sus recursos con un tiempo razonable para disponer de una reserva de tiempo con el fin de estar en condiciones de prever otras soluciones. Por lo tanto, una planificación minuciosa y racional de los itinerarios por parte del transportista aéreo es crucial para prevenir las dificultades y las molestias para los pasajeros, ocasionadas por cancelaciones de vuelos y grandes retrasos, de conformidad con el objetivo contemplado en el considerando 12 del Reglamento n.º 261/2004. Comparto la opinión del Gobierno portugués según la cual no se debe animar a los transportistas aéreos a renunciar a tomar todas las medidas necesarias con el fin de liberarse de su responsabilidad. Así pues, el órgano jurisdiccional remitente deberá comprobar si, en ese momento determinado, el transportista aéreo disponía de soluciones alternativas, desde el punto de vista logístico o técnico, que habrían podido compensar o al menos reducir considerablemente el retraso del vuelo, como la utilización de una aeronave de sustitución,<sup>46</sup> la aceleración de la velocidad de la aeronave o la derivación del pasajero a otros vuelos, con o sin escala, operados por él mismo o por otros transportistas aéreos pertenecientes a la misma asociación (en el presente asunto, *Star Alliance*). Disponer de un plan de contingencia que permita hacer frente a los imprevistos es aún más importante cuando se ha establecido un sistema de rotación, con la utilización de un único avión para efectuar el transporte a una distancia considerable, como en el caso de autos entre Lisboa y Fortaleza. Como señala el Gobierno austriaco, un sistema de rotación completamente carente de recursos de apoyo resulta vulnerable, pues entraña inevitablemente el retraso del vuelo siguiente, que se efectúa con el mismo avión.

74. El órgano jurisdiccional remitente deberá basar su apreciación en medios de prueba adecuados, en particular informes de situación y otros análisis elaborados por el transportista aéreo con respecto al período en cuestión, que le permitirán comprender mejor el razonamiento que subyace a la planificación de los vuelos. En la fase actual de mis razonamientos, no obstante, es oportuno señalar, al igual que el Gobierno portugués, que no parece que TAP haya invocado o probado que hubiera tomado la más mínima medida en el intervalo transcurrido entre la llegada del vuelo a Lisboa, el 22 de agosto de 2017, y el embarque del pasajero en el vuelo hacia Oslo, el 23 de agosto de 2017. Me parece prudente confiar al órgano jurisdiccional remitente la tarea de interrogar al transportista aéreo sobre este punto y de examinar las razones que le llevaron a no contemplar otros medios de transporte alternativos para este último tramo de vuelo.

45 Sentencia de 12 de mayo de 2011, *Eglitis y Ratnieks* (C-294/10, EU:C:2011:303), apartado 28.

46 Véanse las conclusiones de la Abogada General Sharpston presentadas en el asunto *Kramme* (C-396/06, EU:C:2007:555), punto 47.

#### 4. Respuesta a la tercera cuestión prejudicial

75. En conclusión, propongo responder a la tercera cuestión prejudicial en el sentido de que las «medidas razonables» impuestas al transportista aéreo en virtud del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 deben tener por objeto evitar las consecuencias típicas de las circunstancias extraordinarias, es decir, las cancelaciones y los grandes retrasos en la llegada. Las medidas concretas que, en tal contexto, pueden exigirse al transportista aéreo para evitar las consecuencias de una circunstancia extraordinaria, a saber, en el presente asunto, un gran retraso, deben apreciarse caso por caso.

76. El órgano jurisdiccional remitente deberá comprobar si el transportista había planificado sus recursos con un tiempo razonable para disponer de una reserva de tiempo suficiente que le permitiera contemplar soluciones alternativas, desde el punto de vista logístico o técnico, dirigidas a compensar o al menos reducir considerablemente el retraso del vuelo, como por ejemplo la utilización de una aeronave de sustitución, la aceleración de la velocidad de la aeronave o la derivación del pasajero a otros vuelos, con o sin escala, operados por él mismo o por otros transportistas aéreos. El órgano jurisdiccional remitente deberá basar su apreciación en medios de prueba adecuados, en particular informes de situación y otros análisis elaborados por el transportista aéreo, que le permitan comprender mejor el razonamiento que subyace a la planificación de los vuelos.

#### VI. Conclusión

77. A la vista de las consideraciones anteriores, propongo al Tribunal de Justicia que responda de la siguiente manera a las cuestiones prejudiciales planteadas por el Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Tribunal de Primera Instancia de Lisboa, Portugal):

- «1. La circunstancia de que un pasajero, en el transcurso de un vuelo, muerda a otros pasajeros y agrede a los miembros de la tripulación de cabina que intentaron calmarlo, hasta el punto de justificar, según el comandante del vuelo, por razones de seguridad, el desvío del vuelo al aeropuerto más cercano para desembarcar a dicho pasajero y descargar su equipaje, ocasionando con ello el retraso en la llegada del vuelo al destino, está comprendida en el concepto de “circunstancias extraordinarias” en el sentido 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.
2. Una circunstancia extraordinaria que se produce a bordo de un avión utilizado en el marco de un sistema de rotación, como sucede en el asunto principal, justifica, en principio, la exoneración del transportista aéreo de la obligación de compensación por las cancelaciones o los grandes retrasos ocasionados por dicha circunstancia, con arreglo al artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004. No obstante, el transportista aéreo deberá poder demostrar que adoptó todas las medidas económicamente razonables para evitar la cancelación o el retraso.
3. Las “medidas razonables” impuestas al transportista aéreo en virtud del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 deben tener por objeto evitar las consecuencias típicas de las circunstancias extraordinarias, es decir, las cancelaciones y los grandes retrasos en la llegada. Las medidas concretas que, en este contexto, pueden exigirse de al transportista aéreo para evitar las consecuencias de una circunstancia extraordinaria, a saber, en el presente asunto, un gran retraso, deben apreciarse caso por caso.

El órgano jurisdiccional remitente deberá comprobar si el transportista había planificado sus recursos con un tiempo razonable para disponer de una reserva de tiempo con el fin de estar en condiciones de prever soluciones alternativas, desde el punto de vista logístico o técnico, dirigidas a compensar o al menos reducir considerablemente el retraso del vuelo, como la utilización de una aeronave de sustitución, la aceleración de la velocidad de la aeronave o la derivación del pasajero a otros vuelos, con o sin escala, operados por él mismo o por otros transportistas aéreos. El órgano jurisdiccional remitente deberá basar su apreciación en medios de prueba adecuados, en particular informes de situación y otros análisis elaborados por el transportista aéreo, que le permitan comprender mejor el razonamiento que subyace a la planificación de los vuelos.»