



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera)

de 8 de junio de 2023*

«Procedimiento prejudicial — Transportes aéreos — Reglamento (CE) n.º 261/2004 — Artículo 5, apartado 1, letra a) — Cancelación de un vuelo — Artículo 8, apartado 1 — Obligación de asistencia — Concepto de “transporte alternativo” — Indemnización a los pasajeros aéreos en caso de cancelación de un vuelo — Pandemia de Covid-19 — Vuelo de repatriación organizado por un Estado miembro en el contexto de la asistencia consular — Vuelo realizado por el mismo transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo cancelado y a la misma hora que este — Gastos a cargo del pasajero que exceden del coste neto de dicho vuelo»

En el asunto C-49/22,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Austria), mediante resolución de 4 de enero de 2022, recibida en el Tribunal de Justicia el 24 de enero de 2022, en el procedimiento entre

Austrian Airlines AG

y

TW,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por la Sra. K. Jürimäe (Ponente), Presidenta de Sala, y los Sres. M. Safjan, N. Piçarra, N. Jääskinen y M. Gavalec, Jueces;

Abogado General: Sr. N. Emiliou;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de Austrian Airlines AG, por los Sres. M. Brenner y M. Klemm, Rechtsanwälte;
- en nombre de TW, por la Sra. F. Puschkarski y los Sres. A. Skribe y P. Zwifelhofer, Rechtsanwälte;

* Lengua de procedimiento: alemán.

- en nombre del Gobierno austriaco, por los Sres. G. Kunnert y A. Posch y por la Sra. J. Schmoll, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno alemán, por los Sres. J. Möller, P. Busche y M. Hellmann, en calidad de agentes;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. G. Braun y G. Wilms y la Sra. N. Yerrell, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 2 de marzo de 2023;

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 5, apartado 1, letra a), y 8, apartado 1, letra b), 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 Austrian Airlines AG y TW, en relación con la negativa de Austrian Airlines a reembolsar a TW y a su esposa la cantidad que estos tuvieron que pagar por un vuelo de repatriación organizado por la República de Austria en el marco de sus funciones consulares, al haber cancelado su vuelo Austrian Airlines debido a la pandemia de Covid-19.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

Reglamento n.º 261/2004

- 3 Los considerandos 1 y 4 del Reglamento n.º 261/2004 señalan:
 - «(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.

[...]

- (4) La Comunidad debe por ello reforzar las normas mínimas comunes de protección establecidas por [el Reglamento (CEE) n.º 295/91 del Consejo, de 4 de febrero de 1991, por el que se establecen normas comunes relativas a un sistema de compensación por denegación de embarque en el transporte aéreo regular (DO 1991, L 36, p. 5),] con el fin de consolidar los derechos de los pasajeros y, al mismo tiempo, garantizar que los transportistas aéreos desarrollan sus actividades en condiciones armonizadas en un mercado liberalizado.»
- 4 El artículo 2 de dicho Reglamento lleva por título «Definiciones». El «transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo», se define en la letra b) de dicho artículo como «todo transportista aéreo que lleve a cabo o pretenda llevar a cabo un vuelo conforme a un contrato con un pasajero o en nombre de otra persona, jurídica o física, que tenga un contrato con dicho pasajero».
- 5 El artículo 3 del referido Reglamento, titulado «Ámbito de aplicación», dispone lo siguiente en su apartado 3:
- «El presente Reglamento no se aplicará a los pasajeros que viajen gratuitamente o con un billete de precio reducido que no esté directa o indirectamente a disposición del público. No obstante, se aplicará a los pasajeros que posean billetes expedidos, dentro de programas para usuarios habituales u otros programas comerciales, por un transportista aéreo o un operador turístico.»
- 6 El artículo 5 del mismo Reglamento, con el epígrafe «Cancelación de vuelos», tiene la siguiente redacción:
- «1. En caso de cancelación de un vuelo:
- a) el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá asistencia a los pasajeros afectados conforme al artículo 8, y
- [...]
- c) los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7, a menos que: [...] se les informe de la cancelación [...]
- [...]
2. Siempre que se informe a los pasajeros de la cancelación, deberá darse una explicación relativa a los posibles transportes alternativos.
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.
- [...]»
- 7 El artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004, titulado «Derecho a compensación», prevé una compensación estandarizada para los pasajeros cuyo importe varía, en particular, en función de la distancia del vuelo.

8 El artículo 8 de dicho Reglamento, que lleva por título «Derecho al reembolso o a un transporte alternativo», establece lo siguiente:

«1. Cuando se haga referencia a este artículo, se ofrecerán a los pasajeros las opciones siguientes:

a) – el reembolso en siete días, según las modalidades del apartado 3 del artículo 7, del coste íntegro del billete en el precio al que se compró, correspondiente a la parte o partes del viaje no efectuadas y a la parte o partes del viaje efectuadas, si el vuelo ya no tiene razón de ser en relación con el plan de viaje inicial del pasajero, junto con, cuando proceda:

– un vuelo de vuelta al primer punto de partida lo más rápidamente posible;

b) la conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables, lo más rápidamente posible, o

c) la conducción hasta el destino final, en condiciones de transporte comparables, en una fecha posterior que convenga al pasajero, en función de los asientos disponibles.

2. Lo dispuesto en la letra a) del apartado 1 se aplicará también a los pasajeros cuyos vuelos formen parte de un viaje combinado, excepto por lo que respecta al derecho a reembolso, cuando ese derecho se derive de la [Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados, por la que se modifican el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE del Consejo (DO 2015, L 326, p. 1)].

[...]»

9 El artículo 12 de dicho Reglamento se titula «Compensación suplementaria». En su apartado 1 dispone lo siguiente:

«El presente Reglamento se aplicará sin perjuicio de los derechos del pasajero a obtener una compensación suplementaria. La compensación que se conceda con arreglo al presente Reglamento podrá deducirse de la misma.»

Directiva (UE) 2015/637

10 A tenor del artículo 9 de la Directiva (UE) 2015/637 del Consejo, de 20 de abril de 2015, sobre las medidas de coordinación y cooperación para facilitar la protección consular de ciudadanos de la Unión no representados en terceros países y por la que se deroga la Decisión 95/553/CE (DO 2015, L 106, p. 1):

«La protección consular a que se refiere el artículo 2 podrá comprender, entre otras cosas, la asistencia en las circunstancias siguientes:

[...]

e) ayuda y repatriación en caso de emergencia;

[...]».

Derecho austriaco

- 11 El artículo 3, apartado 2, de la Bundesgesetz über die Wahrnehmung konsularischer Aufgaben (Konsulargesetz) [Ley Federal relativa al Ejercicio de las Funciones Consulares (Ley Consular)] (BGBl. I, 40/2019) (en lo sucesivo, «Ley Consular»), dispone:

«La protección consular consiste en aquellas funciones consulares relativas a la prestación de asistencia en situaciones de necesidad de protección jurídica y de emergencia. Incluye, entre otras cosas, la prestación de asistencia en las circunstancias de [...] ayuda y repatriación en caso de emergencia.»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

- 12 En el marco de un viaje combinado, TW y su esposa disponían cada uno de una reserva confirmada para el vuelo OS 17, programado para el 7 de marzo de 2020, con salida desde el aeropuerto de Viena (Austria) y con destino Isla Mauricio, así como para el vuelo OS 18, programado para el 20 de marzo de 2020, con salida desde el aeropuerto de Isla Mauricio y con destino Viena. Ambos vuelos debían ser operados por Austrian Airlines.
- 13 El vuelo OS 17 se efectuó. En cambio, el 18 de marzo de 2020, Austrian Airlines canceló el vuelo OS 18 a raíz de las medidas adoptadas por el Gobierno austriaco debido a la pandemia de Covid-19.
- 14 Según las indicaciones del Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Austria), el órgano jurisdiccional remitente, si bien Austrian Airlines disponía de los datos de contacto de TW y de su esposa, no les informó de dicha cancelación ni de los derechos que les asistían en virtud del artículo 8, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004. Tan solo el 19 de marzo de 2020, el organizador de su viaje les informó de la cancelación de su vuelo de regreso y de la organización por el Ministerio de Asuntos Exteriores austriaco de un vuelo de repatriación, programado para el 20 de marzo de 2020, fecha en la que ya no se efectuó ningún vuelo regular.
- 15 TW y su esposa se registraron para este vuelo de repatriación en el sitio de Internet del Ministerio de Asuntos Exteriores. Con tal motivo, tuvieron que pagar cada uno 500 euros en concepto de participación obligatoria en los gastos. Dicho vuelo de repatriación fue operado por Austrian Airlines con el número de vuelo OS 1024 a la hora inicialmente reservada para el vuelo OS 18.
- 16 Mediante una demanda presentada el 14 de septiembre de 2020 ante el Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Distrito de Schwechat, Austria), TW, que actúa en nombre propio y en el de su esposa, solicitó que se condenase a Austrian Airlines a pagarle la cantidad de 1 000 euros, más intereses, importe que se corresponde con la participación obligatoria que su esposa y él mismo tuvieron que pagar por el vuelo de repatriación.
- 17 En apoyo de su demanda, TW invocó el hecho de que Austrian Airlines no solo no había ofrecido ni organizado un transporte alternativo, sino que, además, había facturado gastos por el transporte que el propio TW había organizado, contrariamente a lo dispuesto en el artículo 8, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004. En opinión de TW, en la medida en que Austrian Airlines incumplió de tal manera las obligaciones que le incumben en virtud del Derecho de la Unión, dicho transportista aéreo es responsable del perjuicio que tanto él como su esposa sufrieron, al estar obligados a encontrar, a su costa, una solución alternativa al vuelo de regreso cancelado.

- 18 Como el Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Distrito de Schwechat) estimó, en esencia, la demanda de TW, Austrian Airlines interpuso un recurso contra dicha resolución ante el órgano jurisdiccional remitente.
- 19 En su petición de decisión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente parte de la premisa de que la asistencia en las circunstancias de ayuda y repatriación en caso de emergencia se encuentra entre las funciones consulares de la República de Austria. El ejercicio de estas funciones forma parte de las actividades desarrolladas en el ejercicio de la autoridad pública de dicho Estado miembro de conformidad con el artículo 3, apartado 2, punto 5, de la Ley Consular. Señala que Austrian Airlines participó como socio contractual de la República de Austria, sin tener la más mínima influencia sobre la decisión de dicho Estado miembro. No obstante, el referido órgano jurisdiccional considera que, si bien Austrian Airlines no tenía la posibilidad de reubicar por sí misma a pasajeros en el vuelo de repatriación, habría podido proceder ella misma a la inscripción de estos en el sitio de Internet del Ministerio de Asuntos Exteriores y reembolsarles su participación obligatoria en los gastos.
- 20 Según el referido órgano jurisdiccional, la solución del litigio principal depende, por lo tanto, de la interpretación que proceda hacer de los términos «ofrecerá» y «conducción hasta el destino final», que figuran respectivamente en el artículo 5, apartado 1, letra a), y en el artículo 8, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004.
- 21 En estas circunstancias, el Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:
 - «1) ¿Deben interpretarse el artículo 5, apartado 1, letra a), y el artículo 8, apartado 1, letra b), del Reglamento [n.º 261/2004] en el sentido de que debe considerarse como “conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables”, que ha de ofrecer el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en caso de cancelación, en particular, un vuelo de repatriación realizado en el marco del ejercicio de la soberanía de un Estado, si el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo no puede acreditar el derecho al transporte del pasajero, pero podría registrar a este a tal efecto y sufragar los gastos y, en virtud de un acuerdo contractual con el Estado, realiza finalmente el vuelo con la misma aeronave y en el mismo horario de vuelo que se había previsto para el vuelo inicial cancelado?
 - 2) ¿Debe interpretarse el artículo 8, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 en el sentido de que un pasajero que se registra para un vuelo de repatriación descrito en la primera cuestión y que contribuye obligatoriamente a los gastos ocasionados al Estado por tal concepto tiene derecho, frente al transportista aéreo [encargado de efectuar el vuelo], directamente en virtud del Reglamento n.º 261/2004, al reembolso de los referidos gastos, aunque estos no consistan exclusivamente en puros gastos del vuelo?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Primera cuestión prejudicial

- 22 Mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 5, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que un vuelo de repatriación, organizado por un Estado miembro en el contexto de una medida de

asistencia consular a raíz de la cancelación de un vuelo, constituye una «conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables», a los efectos del artículo 8, apartado 1, letra b), de dicho Reglamento, que debe ofrecer el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo al pasajero cuyo vuelo se ha cancelado.

- 23 En virtud del artículo 5, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 261/2004, en caso de cancelación de un vuelo, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá asistencia a los pasajeros afectados conforme al artículo 8 de dicho Reglamento.
- 24 A tenor del artículo 8, apartado 1, del referido Reglamento, los pasajeros de que se trate tendrán tres opciones: el reembolso del billete en determinadas condiciones y, en su caso, la organización de un vuelo de vuelta al primer punto de partida lo más rápidamente posible, o bien la conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables, lo más rápidamente posible, o bien, por último, la conducción hasta el destino final, en condiciones de transporte comparables, en una fecha posterior que convenga al pasajero, en función de los asientos disponibles
- 25 El concepto de «transporte alternativo» no se define en el artículo 8, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 ni en ninguna otra de sus disposiciones. En tales circunstancias, la determinación del significado y del alcance de este concepto debe efectuarse conforme al sentido habitual de este en el lenguaje corriente, teniendo también en cuenta el contexto en el que se utiliza y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forma parte (véase, en este sentido, la sentencia de 31 de enero de 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, apartado 28).
- 26 Por lo que respecta, en primer término, al sentido habitual del concepto de «transporte alternativo», este remite, de manera general, a la idea de un itinerario alternativo al inicialmente programado, en particular, en cuanto al trayecto o al horario, que, sin embargo, llega al mismo destino final. Por esta razón, el referido concepto no contiene ninguna característica especial que circunscriba el «transporte alternativo» a un contexto de una oferta comercial.
- 27 A continuación, como se desprende de los considerandos 1 y 4 del Reglamento n.º 261/2004, el objetivo principal perseguido por este consiste en garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros (véanse, en este sentido, las sentencias de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, apartado 69, y de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros, C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716, apartado 44).
- 28 Por lo tanto, ofrecer un «transporte alternativo», en el sentido del artículo 8, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004, no puede limitarse a que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo de que se trate proponga al pasajero aéreo transportarlo hasta su destino final en el vuelo siguiente al que canceló dicho transportista aéreo. Tal oferta puede incluir otros vuelos, directos o con escala, eventualmente operados por otras compañías aéreas, pertenezcan o no a la misma alianza aérea, y que no lleguen con tanto retraso como el siguiente vuelo al cancelado (véase, en este sentido, la sentencia de 11 de junio de 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, apartado 59).
- 29 Por último, en lo referente al contexto en el que se inscribe el artículo 8, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004, procede señalar, no obstante, como observó, en esencia, el Abogado General en los puntos 23 y 24 de sus conclusiones, que el Reglamento n.º 261/2004 se basa en el artículo 80 CE, apartado 2, actualmente artículo 100 TFUE, apartado 2, que permite al legislador de la Unión Europea establecer disposiciones apropiadas, en particular, para la navegación aérea, en el contexto de la política común de transportes. Por lo tanto, el ámbito de aplicación de dicho

Reglamento no puede extenderse a los vuelos no comerciales. Esta interpretación viene confirmada, en particular, por el considerando 4 del Reglamento n.º 261/2004, que hace referencia expresa a las actividades de los transportistas aéreos en un mercado liberalizado, por el artículo 2, letra b), de dicho Reglamento, que define el concepto de «transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo» haciendo referencia a un contrato con un pasajero, y por el artículo 3, apartado 3, de dicho Reglamento, que circunscribe el ámbito de aplicación personal de este a los pasajeros que viajen con un billete a disposición del público.

- 30 De lo antedicho resulta que solamente se contemplan los vuelos comerciales para la ejecución de tal transporte alternativo.
- 31 Ahora bien, un vuelo de repatriación no reviste naturaleza comercial, puesto que su organización se inscribe, en principio, en el contexto de las medidas de asistencia consular de un Estado, tal como ponen de manifiesto, en el presente asunto, el artículo 3, apartado 2, punto 5, de la Ley Consular, pero también, en el Derecho de la Unión, el artículo 9, letra e), de la Directiva 2015/637.
- 32 De esta circunstancia resulta, como subrayó el Abogado General en los puntos 34, 35 y 38 de sus conclusiones, que las condiciones de un vuelo de repatriación pueden ser significativamente distintas de las de un vuelo comercial en lo que respecta tanto a las condiciones de embarque como a los servicios prestados a bordo. Sobre todo, los transportistas aéreos encargados de efectuar un vuelo no pueden ofrecer a sus pasajeros un vuelo de repatriación como «transporte alternativo», en el sentido del artículo 8, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004, ya que no están facultados para conceder a dichos pasajeros un derecho a ser trasladados en ese vuelo.
- 33 De lo anterior se deduce que el artículo 5, apartado 1, letra a), y el artículo 8, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que un vuelo de repatriación, organizado por un Estado miembro en el contexto de una medida de asistencia consular a raíz de la cancelación de un vuelo, no constituye una «conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables» a los efectos del artículo 8, apartado 1, letra b), de dicho Reglamento, que debe ofrecer el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo al pasajero cuyo vuelo se ha cancelado.

Segunda cuestión prejudicial

- 34 Mediante su segunda cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 8, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que un pasajero que, como consecuencia de la cancelación de su vuelo de regreso ha tenido que registrarse él mismo para un vuelo de repatriación organizado por un Estado miembro en el contexto de una medida de asistencia consular y pagar en tal concepto al referido Estado una participación obligatoria en los gastos, tiene derecho al reembolso de estos gastos a expensas del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo.
- 35 Con carácter preliminar, procede precisar que de la petición de decisión prejudicial se desprende que la acción ejercida por TW tiene por objeto que Austrian Airlines sea condenada a indemnizar el perjuicio que TW alega haber sufrido al haber tenido que pagar 1 000 euros en concepto de participación obligatoria por él y su esposa, a fin de poder obtener dos plazas en el vuelo de repatriación mencionado en el apartado 15 de la presente sentencia. Esta acción, en la medida en que se refiere a un perjuicio causado a TW, que debe apreciarse individualmente y *a posteriori*, y que tiene su origen en la cancelación de un vuelo para el que este último y su esposa disponían de una

reserva confirmada, está dirigida a obtener una compensación suplementaria, en el sentido del artículo 12, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 (véase, en este sentido, la sentencia de 29 de julio de 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, apartados 35 y 36).

- 36 Ahora bien, aunque de los propios términos de esa disposición se desprende que dicho Reglamento se aplica sin perjuicio de los derechos del pasajero a obtener una compensación suplementaria, esta ha de estar basada en el Derecho nacional o el Derecho internacional (véase, en este sentido, la sentencia de 29 de julio de 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, apartados 35 y 36).
- 37 Por lo tanto, el artículo 8, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 no puede interpretarse en el sentido de que un pasajero que, como consecuencia de la cancelación de su vuelo de regreso, se registra él mismo en un vuelo de repatriación organizado por un Estado miembro tenga derecho, sobre la base de dicho Reglamento, a que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo le reembolse los gastos adicionales en que haya debido incurrir a efectos de su registro en ese vuelo.
- 38 Sin embargo, tal pasajero está legitimado para invocar un derecho a compensación sobre la base de los elementos enunciados en los artículos 8 y 9 del Reglamento n.º 261/2004 cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de dichos artículos (véase, en este sentido, la sentencia de 13 de octubre de 2011, Sousa Rodríguez y otros, C-83/10, EU:C:2011:652, apartados 43 y 44).
- 39 A este respecto, procede recordar que el artículo 8 de dicho Reglamento, titulado «Derecho al reembolso o a un transporte alternativo», establece, en su apartado 1, que se ofrecerán a los pasajeros tres opciones, a saber esencialmente, en primer lugar, el reembolso del coste íntegro del billete y, cuando proceda, un vuelo de vuelta al primer punto de partida lo más rápidamente posible; en segundo lugar, la conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables, lo más rápidamente posible, y, en tercer lugar, la conducción hasta ese destino, en condiciones de transporte comparables, en una fecha posterior que convenga al pasajero, en función de los asientos disponibles.
- 40 Así pues, este artículo prevé expresamente, como otra posibilidad distinta del transporte alternativo, el reembolso del coste íntegro del billete al precio al que se compró, correspondiente a la parte o partes del viaje no efectuadas o que ya no tengan razón de ser en relación con el plan de viaje inicial, siempre que dicho billete no haya podido ser ya reembolsado sobre la base de la Directiva 2015/2302.
- 41 Por lo tanto, como señaló, esencialmente, el Abogado General en los puntos 62 y 63 de sus conclusiones, cuando el transporte alternativo lo más rápidamente posible o en una fecha posterior que convenga al pasajero interesado resulte imposible, el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no queda exento de su obligación, derivada del artículo 8, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 261/2004, de reembolsar el coste íntegro del billete correspondiente a la parte o partes del viaje no efectuadas o que ya no tengan razón de ser en relación con el plan de viaje inicial, siempre que dicho billete no haya podido ser ya reembolsado sobre la base de la Directiva 2015/2302. En efecto, la obligación de ofrecer asistencia, establecida en el artículo 8, apartado 1, de dicho Reglamento, quedaría sin efecto si no fuese posible hacerla cumplir, en su caso mediante una acción de reembolso ejercida *a posteriori*.

- 42 Además, tal obligación de reembolso es conforme con el objetivo principal que se persigue con el Reglamento n.º 261/2004, que, como se ha indicado en el apartado 27 de la presente sentencia, consiste en garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros.
- 43 Por otra parte, la obligación de que el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo proponga a los pasajeros cuyo vuelo se hubiere cancelado las diferentes opciones contempladas en el artículo 8, apartado 1, de dicho Reglamento presupone que facilita a esos pasajeros toda la información relativa a los derechos derivados de dicha disposición para permitirles ejercer eficazmente sus derechos en caso de cancelación (véanse, en este sentido, las sentencias de 29 de julio de 2019, *Rusu*, C-354/18, EU:C:2019:637, apartados 53 y 54, y de 21 de diciembre de 2021, *Azurair y otros*, C-146/20, C-188/20, C-196/20 y C-270/20, EU:C:2021:1038, apartados 99 y 100).
- 44 Ese derecho de los pasajeros a que se les proporcione la información necesaria que les permita elegir debidamente y con conocimiento de causa excluye toda obligación por su parte de contribuir activamente a la búsqueda de los datos que debe contener la propuesta del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo (sentencia de 29 de julio de 2019, *Rusu*, C-354/18, EU:C:2019:637, apartado 55). Asimismo, corresponde a este informar debidamente a los pasajeros aéreos cuando no sea posible un transporte alternativo.
- 45 A este respecto, también procede subrayar que la obligación de asistencia del artículo 8 del Reglamento n.º 261/2004 se impone al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo con independencia del acontecimiento que haya dado lugar a la cancelación del vuelo. En efecto, aunque concurren circunstancias excepcionales, el artículo 5, apartado 3, de dicho Reglamento únicamente exime al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo de su obligación de compensación con arreglo al artículo 7 del referido Reglamento (véase, por analogía, la sentencia de 31 de enero de 2013, *McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, apartado 31).
- 46 Aparte de las «circunstancias extraordinarias» mencionadas en su artículo 5, apartado 3, el Reglamento n.º 261/2004 no contiene ninguna indicación que permita concluir que reconoce una categoría distinta de acontecimientos «particularmente extraordinarios», como la pandemia de Covid-19, que tengan como consecuencia exonerar al transportista aéreo de todas sus obligaciones, incluidas las emanadas de su artículo 8 (véase, por analogía, la sentencia de 31 de enero de 2013, *McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, apartado 30).
- 47 Una interpretación en sentido contrario tendría como consecuencia que el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo se vería obligado a prestar la asistencia establecida en el artículo 8, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 a pasajeros que, debido a la cancelación de un vuelo, se hallaran en una situación de incomodidad limitada, mientras que pasajeros como el demandante en el litigio principal, que se encontraran en una situación de especial vulnerabilidad por la ausencia de vuelo comercial alguno, se verían privados de tal asistencia (véase, por analogía, la sentencia de 31 de enero de 2013, *McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, apartado 33).
- 48 En consecuencia, un pasajero cuyo vuelo ha sido cancelado tiene derecho a una reparación por equivalencia, a expensas del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, en caso de que este incumpla su obligación de asistencia derivada del artículo 8, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004, incluida su obligación de información tal como se ha definido en los apartados 43 y 44 de la presente sentencia.

- 49 De esta manera, con el fin de obtener una compensación de un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, ese pasajero puede invocar, ante un órgano jurisdiccional nacional, que dicho transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo ha incumplido, por una parte, su obligación de reembolsar el coste íntegro del billete al precio al que se compró, correspondiente a la parte o partes del viaje no efectuadas o que ya no tengan razón de ser en relación con el plan de viaje inicial, y, por otra parte, su obligación de asistencia, incluido su deber de información, que se deriva del artículo 8, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 (véase, por analogía, la sentencia de 31 de enero de 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, apartado 24). Sin embargo, dicha compensación estará limitada a lo que, a la luz de las circunstancias propias de cada caso, resulte necesario, apropiado y razonable para paliar la deficiencia del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo (véase, por analogía, la sentencia de 22 de abril de 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, apartado 73).
- 50 De lo anterior resulta que el artículo 8, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que un pasajero que, como consecuencia de la cancelación de su vuelo de regreso, se registra él mismo para un vuelo de repatriación organizado por un Estado miembro en el contexto de una medida de asistencia consular y que debe pagar en tal concepto al referido Estado una participación obligatoria en los gastos, no tiene derecho al reembolso de estos gastos a expensas del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo sobre la base del referido Reglamento. En cambio, con el fin de obtener una compensación a expensas del transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, ese pasajero puede invocar, ante un órgano jurisdiccional nacional, que dicho transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo ha incumplido, por una parte, su obligación de reembolsar el coste íntegro del billete al precio al que se compró, correspondiente a la parte o partes del viaje no efectuadas o que ya no tengan razón de ser en relación con el plan de viaje inicial, y, por otra parte, su obligación de asistencia, incluido su deber de información, que se deriva del artículo 8, apartado 1, de dicho Reglamento. Sin embargo, esta compensación deberá estar limitada a lo que, a la luz de las circunstancias propias de cada caso, resulte necesario, apropiado y razonable para paliar la deficiencia del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo.

Costas

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

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

- 1) Los artículos 5, apartado 1, letra a), y 8, apartado 1, letra b), 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,**

deben interpretarse en el sentido de que

un vuelo de repatriación, organizado por un Estado miembro en el contexto de una medida de asistencia consular a raíz de la cancelación de un vuelo, no constituye una

«conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables» a los efectos del artículo 8, apartado 1, letra b), de dicho Reglamento, que deba ofrecer el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo al pasajero cuyo vuelo se ha cancelado.

2) El artículo 8, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004

debe interpretarse en el sentido de que

un pasajero que, como consecuencia de la cancelación de su vuelo de regreso, se registra él mismo para un vuelo de repatriación organizado por un Estado miembro en el contexto de una medida de asistencia consular y que debe pagar en tal concepto al referido Estado una participación obligatoria en los gastos, no tiene derecho al reembolso de estos gastos a expensas del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo sobre la base del referido Reglamento.

En cambio, con el fin de obtener una compensación a expensas del transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, ese pasajero puede invocar, ante un órgano jurisdiccional nacional, que dicho transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo ha incumplido, por una parte, su obligación de reembolsar el coste íntegro del billete al precio al que se compró, correspondiente a la parte o partes del viaje no efectuadas o que ya no tengan razón de ser en relación con el plan de viaje inicial, y, por otra parte, su obligación de asistencia, incluido su deber de información, que se deriva del artículo 8, apartado 1, de dicho Reglamento. Sin embargo, esta compensación deberá estar limitada a lo que, a la luz de las circunstancias propias de cada caso, resulte necesario, apropiado y razonable para paliar la deficiencia del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo.

Firmas