



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava)

de 13 de junio de 2024*

«Procedimiento prejudicial — Transportes aéreos — Reglamento (CE) n.º 261/2004 — Artículo 5, apartado 3 — Compensación a los pasajeros en caso de gran retraso o de cancelación de un vuelo — Exención de la obligación de compensación — Circunstancias extraordinarias — Medidas razonables de prevención — Fallos técnicos causados por un vicio oculto de diseño — Defecto de diseño del motor de una aeronave — Obligación del transportista aéreo de disponer de aeronaves de sustitución»

En el asunto C-411/23,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Sąd Okręgowy w Warszawie (Tribunal Regional de Varsovia, Polonia), mediante resolución de 26 de mayo de 2023, recibida en el Tribunal de Justicia el 3 de julio de 2023, en el procedimiento entre

D. S.A.

y

P. S.A.,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava),

integrado por el Sr. N. Piçarra, Presidente de Sala, y los Sres. N. Jääskinen y M. Gavalec (Ponente), Jueces;

Abogada General: Sra. L. Medina;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de D. S.A., por el Sr. P. Gad y las Sras. K. Puchalska y K. Żbikowska, adwokaci;
- en nombre de P. S.A., por la Sra. E. Cieplak-Greszta, adwokat;
- en nombre del Gobierno polaco, por el Sr. B. Majczyna, en calidad de agente;

* Lengua de procedimiento: polaco.

– en nombre de la Comisión Europea, por las Sras. N. Yerrell y B. Sasinowska, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oída la Abogada General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91 (DO 2004, L 46, p. 1).
- 2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre D. S.A., anteriormente P.[R] (en lo sucesivo, «demandante en el litigio principal»), cesionaria de los derechos de J. D., y P. S.A., un transportista aéreo (en lo sucesivo, «transportista aéreo de que se trata en el litigio principal»), en relación con la negativa de este a compensar a J. D., un pasajero cuyo vuelo sufrió un gran retraso en la llegada.

Marco jurídico

- 3 Los considerandos 1, 14 y 15 del Reglamento n.º 261/2004 señalan:
 - «(1) La actuación de la Comunidad [Europea] 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 [para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, celebrado en Montreal el 28 de mayo de 1999 y aprobado en nombre de la Comunidad Europea mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001 (DO 2001, L 194, p. 38)], las obligaciones de los transportistas aéreos encargados de efectuar un vuelo se deben limitar o excluir cuando un suceso haya sido causado por circunstancias extraordinarias que no hubieran podido evitarse incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables. Dichas circunstancias pueden producirse, en particular, en casos de inestabilidad política, condiciones meteorológicas incompatibles con la realización del vuelo, riesgos para la seguridad, deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo y huelgas que afecten a las operaciones de un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo.

- (15) Debe considerarse que concurren circunstancias extraordinarias cuando las repercusiones de una decisión de gestión del tránsito aéreo, en relación con una aeronave determinada y en una fecha determinada, den lugar a un gran retraso, a un retraso de un día para el otro o a la cancelación de uno o más vuelos de la aeronave, aunque el transportista aéreo interesado haya hecho todo lo posible por evitar dichos retrasos o cancelaciones.»
- 4 El artículo 5 de ese Reglamento, titulado «Cancelación de vuelos», dispone:
- «1. En caso de cancelación de un vuelo:
- [...]
- c) los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7, a menos que [se les informe de la cancelación.]
- [...]
3. Un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no está obligado a pagar una compensación conforme al artículo 7 si puede probar que la cancelación se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables.
- [...]»
- 5 El artículo 7 de dicho Reglamento, bajo el epígrafe «Derecho a compensación», establece 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).
- [...]»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

- 6 El 2 de julio de 2018, J. D. celebró con el transportista aéreo de que se trata en el litigio principal un contrato de servicio de transporte aéreo relativo a un vuelo entre Cracovia (Polonia) y Chicago (Estados Unidos).
- 7 Anteriormente, durante el mes de abril de 2018, el fabricante del motor del que va equipado el avión que estaba previsto que efectuara ese vuelo había notificado al referido transportista una directiva y un boletín que revelaban la existencia de un vicio oculto de diseño que afectaba a las

paletas de compresor de alta presión de los motores de los que van equipados los aviones del mismo modelo (en lo sucesivo, «vicio de diseño del motor») y que imponían una serie de restricciones a la utilización de dichos aviones. A partir de esa fecha, dicho transportista sostiene que se puso en contacto en varias ocasiones con diversos transportistas para fletar aviones adicionales para poner remedio a la eventual aparición de un vicio de diseño del motor de alguno de los aviones de su flota.

- 8 El 28 de junio de 2018, es decir, cuatro días antes del vuelo previsto, se produjo un mal funcionamiento del motor durante un vuelo operado por el avión que estaba previsto que efectuara el vuelo reservado por J. D. De conformidad con las recomendaciones del fabricante del motor, el transportista aéreo de que se trata en el litigio principal inspeccionó urgentemente el motor afectado e identificó un vicio de diseño del motor. Tras consultar al fabricante del motor, el motor afectado fue puesto fuera de servicio y posteriormente desmontado y enviado para repararlo a un centro de mantenimiento. Al carecer de motor de sustitución inmediatamente disponible a causa de una escasez mundial de motores, el motor defectuoso no pudo sustituirse hasta el 5 de julio de 2018, de modo que el avión fue puesto de nuevo en servicio el 7 de julio siguiente.
- 9 En este contexto, ese transportista efectuó el vuelo programado para el 2 de julio de 2018 ese mismo día no en el avión inicialmente previsto, sino en un avión de sustitución que sufrió un retraso en la llegada de más de tres horas con respecto a la hora de llegada inicialmente prevista.
- 10 El 18 de julio de 2018, J. D. cedió su crédito derivado del gran retraso en la llegada del vuelo a la demandante en el litigio principal.
- 11 Ante la negativa del transportista aéreo de que se trata en el litigio principal a abonar la compensación por importe de 600 euros prevista en el artículo 7, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004 por considerar este que el retraso en la llegada del vuelo de que se trata se debía a la detección del vicio de diseño del motor del aparato y que había tomado todas las medidas posibles para minimizar cualquier contratiempo que afectara al vuelo previsto, la demandante en el litigio principal presentó una demanda ante el Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie (Tribunal de Distrito de la Ciudad de Varsovia, Polonia), el 29 de marzo de 2019.
- 12 Mediante resolución de 3 de diciembre de 2021, ese órgano jurisdiccional de primera instancia declaró que el vicio de diseño del motor descubierto en la inspección de urgencia de 28 de junio de 2018 constituía una «circunstancia extraordinaria», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, y que el transportista aéreo de que se trata en el litigio principal había adoptado todas las medidas razonables posibles para disponer de un avión de sustitución para efectuar el vuelo.
- 13 La demandante en el litigio principal interpuso recurso de apelación contra esta resolución ante el Sąd Okręgowy w Warszawie (Tribunal Regional de Varsovia, Polonia), que es el órgano jurisdiccional remitente.
- 14 Si bien este órgano jurisdiccional parte de la premisa de que la causa del retraso del vuelo de que se trata reside en la existencia de un vicio de diseño del motor que se detectó el 28 de junio de 2018 durante una inspección de urgencia del avión afectado, alberga dudas de dos tipos.

- 15 En primer lugar, se pregunta si el vicio de diseño del motor, que fue revelado por el fabricante del motor al transportista aéreo de que se trata en abril de 2018 mediante la notificación de una directiva y de un boletín que imponían determinadas restricciones a la utilización del avión, puede estar comprendido en el concepto de «circunstancias extraordinarias» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, tal como ha sido interpretado por el Tribunal de Justicia en las sentencias de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771); de 17 de septiembre de 2015, Van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618), y de 12 de marzo de 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), a pesar de que la aparición de ese vicio resultara previsible.
- 16 A este respecto, el órgano jurisdiccional remitente alberga dudas sobre el hecho de que el vicio de diseño del motor fuera a aparecer necesariamente, ya que las inspecciones llevadas a cabo sobre los distintos aparatos no habían revelado fisuras en la base de la paleta. Asimismo, subraya el hecho de que el fabricante del motor no hubiera recomendado la inmovilización inmediata de todos los aviones ni hubiera indicado que estos no podían volar.
- 17 En este contexto, el órgano jurisdiccional remitente observa asimismo que los transportistas aéreos deben respetar procedimientos técnicos y administrativos particularmente estrictos. Así pues, un transportista aéreo no puede sostener, en principio, que no tiene ningún control sobre la aparición de problemas técnicos que afecten a los aviones, cualquiera que sea su causa, ya que debe seguir todos los procedimientos adecuados o adoptar todas las medidas necesarias, posibles y razonables para impedir que se produzca un acontecimiento que pueda provocar el retraso o la cancelación del vuelo.
- 18 Pues bien, en el presente asunto, se respetaron tales procedimientos y el transportista aéreo siguió las recomendaciones del fabricante del motor efectuando las inspecciones en la medida y con la frecuencia indicadas. Por lo tanto, puede sostenerse, según el órgano jurisdiccional remitente, que esas inspecciones son inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista. La aplicación de estos procedimientos no significa, sin embargo, que el transportista aéreo tenga el control efectivo del descubrimiento del vicio oculto de diseño del que adolece el motor del avión afectado.
- 19 En segundo lugar, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta sobre la interpretación del concepto de «todas las medidas razonables», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, que pueden esperarse de un transportista aéreo cuando este se enfrenta a que se produzcan «circunstancias extraordinarias». En tal sentido, dado que, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, no todas las circunstancias extraordinarias tienen carácter exoneratorio, considera el órgano jurisdiccional remitente que incumbe además al transportista aéreo que pretenda invocarlas demostrar que en cualquier caso habría sido imposible evitarlas con medidas adaptadas a la situación, es decir, con medidas que respondan a unas condiciones técnica y económicamente soportables para él en el momento de producirse las circunstancias extraordinarias. No puede exigirse a dicho transportista que acepte sacrificios insoportables para sus capacidades.
- 20 En este contexto, el citado órgano jurisdiccional se pregunta, en esencia, sobre el nivel de las «medidas razonables» de carácter preventivo que cabría esperar de un transportista aéreo en una situación en la que la detección de un vicio oculto de diseño que afecta a uno de sus aparatos sigue siendo incierta. Más concretamente, si bien duda de que se pueda exigir a ese transportista aéreo, en virtud de esas «medidas razonables» de carácter preventivo, que sustituya el motor antes de la detección efectiva del vicio de diseño o que inmovilice el aparato hasta que el fabricante del motor

resuelva el vicio de diseño del motor, no excluye que pueda esperarse de dicho transportista aéreo que elabore un plan para disponer de una flota de aparatos «de reserva», con una tripulación completa que pueda realizar los vuelos programados en caso de se produzcan circunstancias extraordinarias.

- 21 Por último, el órgano jurisdiccional remitente indica que, desde abril de 2018, el transportista aéreo de que se trata solo se había puesto en contacto con ocho transportistas para fletar un avión de sustitución, lo que resulta insuficiente en opinión de la demandante en el litigio principal, que alega que el transportista aéreo de que se trata en el litigio principal omitió así contactar con otros dieciocho transportistas aéreos, incluidos los que practican el *wet lease*, es decir, el flete de aviones con tripulación. Por otra parte, la demandante en el litigio principal observa que las gestiones realizadas por dicho transportista para fletar un aparato de sustitución concluyeron con éxito en septiembre de 2018, lo que demuestra la respuesta tardía de dicho transportista a la probable aparición de un vicio de diseño que afectara al motor de uno de sus aparatos.
- 22 En estas circunstancias, el Sąd Okręgowy w Warszawie (Tribunal Regional de Varsovia) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales siguientes:
 - «1) ¿Constituye un vicio de diseño del motor de un avión, revelado por el fabricante, una “circunstancia extraordinaria” y se incluye este en el concepto de “deficiencias inesperadas” en el sentido de los considerandos 14 y 15 del Reglamento [n.º 261/2004] cuando el transportista conocía el posible vicio de diseño unos cuantos meses antes del vuelo?
 - 2) Cuando el vicio de diseño del motor mencionado [en la primera cuestión] constituya una “circunstancia extraordinaria” en el sentido de los considerandos 14 y 15 del Reglamento [n.º 261/2004], ¿debe esperarse, en el marco de la adopción de “todas las medidas razonables” establecidas por el considerando 14 y el artículo 5, apartado 3, [de ese Reglamento], que el transportista aéreo, tomando en consideración la probabilidad de que se manifieste un vicio de diseño del motor del avión, adopte unas medidas preventivas para garantizar la disponibilidad de aviones de sustitución en el sentido del artículo 5, apartado 3, [de dicho Reglamento], de modo que quede exonerado de la obligación de pagar la indemnización contemplada en los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, [del mismo Reglamento]?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Primera cuestión prejudicial

- 23 Mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que la detección de un vicio oculto de diseño del motor de un avión que debe realizar un vuelo está comprendida en el concepto de «circunstancias extraordinarias», en el sentido de dicha disposición, aun cuando el fabricante del motor hubiera informado al transportista aéreo de la existencia de un vicio de esa índole varios meses antes del vuelo de que se trata.
- 24 De entrada, procede recordar que los pasajeros de los vuelos retrasados pueden equipararse a los pasajeros de los vuelos cancelados a los efectos de la aplicación del derecho a compensación y que, por lo tanto, pueden invocar el derecho a compensación previsto en el artículo 7 de dicho

- Reglamento cuando soportan, en relación con el vuelo que sufre el retraso, una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas, es decir, cuando llegan al destino final tres o más horas después de la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo (véase, en este sentido, la sentencia de 19 de noviembre de 2009, *Sturgeon y otros*, C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716, apartado 69).
- 25 El artículo 5, apartado 3, de dicho Reglamento, a la luz de los considerandos 14 y 15 de este, exime al transportista aéreo de esa obligación de compensación si puede probar que la cancelación o el gran retraso a la llegada se debe a «circunstancias extraordinarias» que no hubieran podido evitarse incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables o, en el supuesto de que se produzca tal circunstancia, que ha adoptado las medidas adaptadas a la situación, utilizando todo el personal o el material y los medios económicos de que disponía, a fin de evitar que las circunstancias extraordinarias provocaran la cancelación o un gran retraso del vuelo de que se trataba (véase, en este sentido, la sentencia de 23 de marzo de 2021, *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, apartado 22 y jurisprudencia citada).
- 26 Dado que dicho artículo 5, apartado 3, introduce una excepción al principio del derecho a compensación de los pasajeros y habida cuenta del objetivo perseguido por el Reglamento n.º 261/2004, expresado en su considerando 1, consistente en garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros, el concepto de «circunstancias extraordinarias», en el sentido de dicho artículo 5, apartado 3, debe ser interpretado de forma estricta (véase, en este sentido, la sentencia 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 36 y jurisprudencia citada).
- 27 A este respecto, procede recordar que el concepto de «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, designa acontecimientos que, por su naturaleza o su origen, no son inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado y escapan al control efectivo de este, siendo estos dos requisitos acumulativos y debiendo apreciarse su concurrencia caso por caso (véase, en este sentido, la sentencia de 23 de marzo de 2021, *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, apartado 23 y jurisprudencia citada).
- 28 Así pues, a menos que se cumplan los dos requisitos acumulativos recordados en el apartado anterior, los fallos técnicos no constituyen, como tales, «circunstancias extraordinarias», a efectos del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 (véanse, en este sentido, las sentencias de 22 de diciembre de 2008, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, apartado 25, y de 12 de marzo de 2020, *Finnair*, C-832/18, EU:C:2020:204, apartado 39).
- 29 Es en este contexto en el que debe apreciarse si la detección de un vicio oculto de diseño del motor de una aeronave que provoca un gran retraso en la llegada de un vuelo, incluso si el transportista aéreo hubiera sido informado de la existencia de un vicio de este tipo por el fabricante del motor varios meses antes de ese vuelo, puede constituir una «circunstancia extraordinaria», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004.
- 30 En primer lugar, es preciso determinar si un vicio oculto de diseño que presenta las características mencionadas en el apartado anterior puede constituir, por su naturaleza o su origen, un acontecimiento que no sea inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo.
- 31 A este respecto, el Tribunal de Justicia declaró que, habida cuenta de las circunstancias particulares en las que se efectúa el transporte aéreo y del grado de sofisticación tecnológica de los aparatos, en el ejercicio de su actividad, los transportistas aéreos tienen que hacer frente con

frecuencia a problemas técnicos, averías o a la deficiencia prematura e imprevista de determinadas piezas de una aeronave que son consecuencia inevitable del funcionamiento de los aviones (véase, en este sentido, la sentencia de 4 de abril de 2019, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, apartado 22 y jurisprudencia citada).

- 32 De ello se desprende que la resolución de un problema técnico derivado de una avería, de la falta de mantenimiento de un aparato o de la deficiencia prematura e imprevista de algunas piezas de una aeronave se considera inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo (véanse, en este sentido, las sentencias de 22 de diciembre de 2008, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, apartado 25; de 17 de septiembre de 2015, *Van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, apartados 41 y 42, y de 12 de marzo de 2020, *Finnair*, C-832/18, EU:C:2020:204, apartado 41).
- 33 No obstante, no es inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo y, por tanto, puede estar comprendida en el concepto de «circunstancias extraordinarias» la deficiencia técnica respecto de la cual el fabricante de los aparatos que integran la flota del transportista aéreo interesado, o una autoridad competente, ponga de manifiesto, tras la puesta en servicio de los aparatos, que estos adolecen de un vicio oculto de diseño que afecta a la seguridad de los vuelos (véanse, en este sentido, las sentencias de 22 de diciembre de 2008, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, apartado 26, y de 17 de septiembre de 2015, *Van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, apartado 38).
- 34 En el presente asunto, como se desprende de la resolución de remisión, ha quedado acreditado que el avión que estaba inicialmente previsto que operara el vuelo retrasado padecía un vicio oculto de diseño del que adolecen todos los motores del mismo tipo y que afecta a la seguridad del vuelo, vicio que fue revelado por el fabricante del motor algunos meses antes de su detección en el aparato de que se trata. Conforme a la jurisprudencia citada en el apartado anterior, tal acontecimiento no es inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo.
- 35 En segundo lugar, procede apreciar si la detección de un vicio oculto de diseño del motor que presenta las características mencionadas en el apartado 29 de la presente sentencia debe considerarse un acontecimiento que escapa totalmente al control efectivo del transportista aéreo de que se trate, es decir, un acontecimiento sobre el que el transportista aéreo no tiene ningún control (véase, en este sentido, la sentencia de 23 de marzo de 2021, *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, apartado 36).
- 36 Es cierto que, en principio, la deficiencia técnica o la avería no escapan al control efectivo del transportista aéreo, ya que la prevención o la reparación de tales deficiencias y averías forman parte de la carga que corresponde a ese transportista aéreo de garantizar el mantenimiento y el buen funcionamiento de la aeronave que explota con fines económicos (sentencia de 17 de septiembre de 2015, *Van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, apartado 43). Sin embargo, no sucede lo mismo cuando se trata de un vicio oculto de diseño del motor de una aeronave.
- 37 En efecto, por un lado, si bien incumbe al transportista aéreo garantizar el mantenimiento y el buen funcionamiento de la aeronave que explota con fines económicos, cabe dudar de que, en el supuesto de que el fabricante de la aeronave de que se trate o el fabricante del motor o incluso la autoridad competente solo revele un vicio oculto de diseño después de que la aeronave se haya puesto en servicio, ese transportista cuente efectivamente con la pericia para identificar y subsanar ese vicio, de modo que no puede considerarse que ejerza un control sobre la aparición de un vicio de esa índole.

- 38 Por otro lado, de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia relativa al concepto de «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, se desprende que los acontecimientos cuyo origen es «interno» deben distinguirse de aquellos cuyo origen es «externo» al transportista aéreo, ya que solo estos últimos pueden escapar al control efectivo de ese transportista. Están comprendidos en este concepto, en cuanto «acontecimientos de origen externo», aquellos que resultan de la actividad del transportista aéreo y de circunstancias externas, más o menos frecuentes en la práctica, pero que el transportista aéreo no controla porque su origen es un hecho de un tercero, como otro transportista aéreo o un sujeto público o privado que interfiere en la actividad aérea o aeroportuaria [sentencia de 7 de julio de 2022, SATA International — Azores Airlines (Fallo en el sistema de suministro de combustible), C-308/21, EU:C:2022:533, apartado 25 y jurisprudencia citada].
- 39 Por lo tanto, en el presente asunto, procede determinar si la indicación o el reconocimiento por el fabricante del motor de la existencia de un vicio oculto de diseño del motor de un aparato que puede afectar a la seguridad de un vuelo antes del vuelo retrasado en cuestión puede constituir el hecho de un tercero que interfiere en la actividad aérea del transportista y, por ende, constituir un acontecimiento de origen externo.
- 40 A este respecto, ha de precisarse que de la jurisprudencia citada en los apartados 33 y 38 de la presente sentencia no se infiere que el Tribunal de Justicia haya supeditado la calificación de un vicio oculto de diseño como «circunstancias extraordinarias» al requisito de que el fabricante del avión, el fabricante del motor o la autoridad competente hayan revelado la existencia de ese vicio antes de que se produjera la deficiencia técnica causada por dicho vicio. En efecto, el momento en el que el constructor del avión, el fabricante del motor o la autoridad competente ponen de manifiesto el vínculo entre la deficiencia técnica y el vicio oculto de diseño carece de pertinencia, siempre que el vicio oculto de diseño exista en el momento de la cancelación o del gran retraso del vuelo y el transportista no disponga de ningún medio de control para subsanarlo.
- 41 Calificar de «circunstancia extraordinaria», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, una situación como la que es objeto del litigio principal es conforme con el objetivo de garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros aéreos perseguido por dicho Reglamento, como se especifica en su considerando 1. En efecto, este objetivo implica que no se incentive que los transportistas aéreos no tomen las medidas que exige esa incidencia y que hagan prevalecer el mantenimiento y la puntualidad de sus vuelos sobre el objetivo de la seguridad de estos (véanse, por analogía, las sentencias de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, apartado 25, y de 4 de abril de 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, apartado 28).
- 42 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la primera cuestión prejudicial que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que la detección de un vicio oculto de diseño del motor de un avión que debe realizar un vuelo está comprendida en el concepto de «circunstancias extraordinarias», en el sentido de dicha disposición, aun cuando el fabricante del motor hubiera informado al transportista aéreo de la existencia de un vicio de esa índole varios meses antes del vuelo de que se trata.

Segunda cuestión prejudicial

- 43 Mediante su segunda cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que un transportista aéreo debe adoptar una medida preventiva consistente en mantener una flota de

aeronaves de sustitución de reserva, en concepto de «todas las medidas razonables» que está obligado a adoptar para evitar el acaecimiento y las consecuencias de una «circunstancia extraordinaria» en el sentido de dicha disposición, tal como la detección de un vicio oculto de diseño del motor de uno de sus aparatos.

- 44 Como se ha recordado en el apartado 25 de la presente sentencia, en el supuesto de que se produzca una «circunstancia extraordinaria», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, el transportista solo está exento de su obligación de compensar a los pasajeros conforme al artículo 7 de ese Reglamento si puede probar que ha adoptado las medidas adaptadas a la situación, es decir, aquellas que respondan, en particular, a unas condiciones técnica y económicamente soportables para él en el momento de producirse las circunstancias extraordinarias (véanse, en este sentido, las sentencias de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, apartado 40, y de 4 de abril de 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, apartado 31).
- 45 El referido transportista debe demostrar que, incluso utilizando todo el personal o el material y los medios financieros de que disponía, le habría resultado manifiestamente imposible evitar que las circunstancias extraordinarias a las que tuvo que hacer frente provocaran la cancelación o un gran retraso del vuelo, salvo a costa de aceptar sacrificios insoportables para las capacidades de su empresa en aquel momento (véanse, en este sentido, las sentencias de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, apartado 41, y de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, apartado 29).
- 46 Así pues, el Tribunal de Justicia ha adoptado un concepto individualizado y flexible de «medida razonable», dejando en manos del órgano jurisdiccional nacional apreciar si, en una situación concreta, puede considerarse que el transportista aéreo ha tomado las medidas adaptadas a la situación, es decir, medidas que eran técnica y económicamente viables para ese transportista aéreo en el momento en que se produjeron las circunstancias extraordinarias (véanse, en este sentido, las sentencias de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, apartado 42; de 12 de mayo de 2011, Eglitis y Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, apartado 30, y de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, apartado 30).
- 47 De ello se deduce que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 no puede interpretarse en el sentido de que impone, de manera general e indiferenciada, al transportista aéreo, en concepto de las «medidas razonables» contempladas en dicha disposición, la adopción de una medida preventiva determinada —como pueda ser la consistente en mantener una flota de aeronaves de sustitución de reserva y la tripulación correspondiente cuando se le informe de la existencia de un vicio de diseño del motor revelado por el fabricante de este— con el fin de evitar que se produzcan circunstancias extraordinarias y las consecuencias de estas.
- 48 Dicho esto, para apreciar si el transportista aéreo adoptó «todas las medidas razonables», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, corresponde al órgano jurisdiccional remitente llevar a cabo una apreciación global que tenga en cuenta, por un lado, el conjunto de medidas adoptadas por el transportista aéreo desde el día en que tuvo conocimiento de la existencia de un vicio de diseño del motor revelado por el fabricante de ese motor a la luz del conjunto de medidas que podía adoptar para protegerse contra la concurrencia de tal circunstancia extraordinaria en uno de sus aparatos y, por otro lado, las actuaciones emprendidas por ese transportista a raíz de la detección de ese vicio en uno de los motores del aparato afectado para evitar la cancelación o el gran retraso del vuelo de que se trata.

- 49 A este respecto, procede recordar que el respeto de las normas mínimas de mantenimiento de una aeronave no basta por sí solo para acreditar que un transportista aéreo adoptó «todas las medidas razonables» en el sentido de esa disposición (véase, en este sentido, la sentencia de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, apartado 43).
- 50 En este contexto, corresponde al órgano jurisdiccional remitente apreciar, a la vista de los medios económicos, materiales y humanos del transportista aéreo, si este podía fletar aeronaves de refuerzo según los distintos regímenes existentes, a saber, *dry lease* / *wet lease*, o si podía, habida cuenta de esos mismos medios, sustituir preventivamente el motor como parte de un plan de reparación o inmovilizar el avión hasta la reparación o la sustitución del motor por el fabricante. A tal fin, dicho órgano jurisdiccional debe tomar en consideración la disponibilidad limitada de motores de sustitución en un contexto de escasez mundial de motores y el tiempo necesario para el montaje del nuevo motor a partir de que se ponga de manifiesto el vicio de diseño.
- 51 Por último, en el contexto de este análisis global, es preciso señalar además que nada se opone, en principio, a que un transportista aéreo informado de la existencia de un vicio de diseño del motor y de su posible aparición en uno de los aviones que explota deba mantener como medida preventiva una flota de aeronaves de sustitución de reserva con la tripulación correspondiente si dicha medida es técnica, económica y humanamente soportable para él, lo cual corresponde evaluar al órgano jurisdiccional remitente.
- 52 En cambio, queda excluido incluir entre todas las «medidas razonables» que cabe esperar de un transportista aéreo la propuesta por D. en sus observaciones escritas, que consiste en imponer a un transportista aéreo que redimensione automáticamente su red de vuelos en proporción a su capacidad operativa. En efecto, en la fase de planificación de los vuelos, tal medida puede consistir en cancelar o en incurrir en gran retraso de numerosos vuelos debido a la eventual aparición de un vicio de diseño, lo que puede exigir al transportista que acepte sacrificios insoportables para las capacidades de su empresa.
- 53 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la segunda cuestión prejudicial que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que un transportista aéreo puede adoptar una medida preventiva consistente en mantener una flota de aeronaves de sustitución de reserva, en concepto de «todas las medidas razonables» que está obligado a adoptar para evitar el acaecimiento y las consecuencias de una «circunstancia extraordinaria» en el sentido de dicha disposición, tal como la detección de un vicio oculto de diseño del motor de uno de sus aparatos, siempre que dicha medida sea técnica y económicamente factible atendiendo a la capacidad del transportista en el momento pertinente.

Costas

- 54 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 Octava) declara:

- 1) El artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91,

debe interpretarse en el sentido de que

la detección de un vicio oculto de diseño del motor de un avión que debe realizar un vuelo está comprendida en el concepto de «circunstancias extraordinarias», en el sentido de dicha disposición, aun cuando el fabricante del motor hubiera informado al transportista aéreo de la existencia de un vicio de esa índole varios meses antes del vuelo de que se trata.

- 2) El artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004

debe interpretarse en el sentido de que

un transportista aéreo puede adoptar una medida preventiva consistente en mantener una flota de aeronaves de sustitución de reserva, en concepto de «todas las medidas razonables» que está obligado a adoptar para evitar el acaecimiento y las consecuencias de una «circunstancia extraordinaria» en el sentido de dicha disposición, tal como la detección de un vicio oculto de diseño del motor de uno de sus aparatos, siempre que dicha medida sea técnica y económicamente factible atendiendo a la capacidad del transportista en el momento pertinente.

Firmas