



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava)

de 12 de marzo de 2020*

«Procedimiento prejudicial — Transporte aéreo — Reglamento (CE) n.º 261/2004 — Artículos 5 y 7 — Derecho a compensación en caso de retraso o de cancelación de un vuelo — Derecho a compensación acumulativa en caso de retraso o de cancelación no solo de la reserva original, sino también de la siguiente reserva efectuada con ocasión de un transporte alternativo — Alcance — Exención de la obligación de compensación — Concepto de “circunstancias extraordinarias” — Componente de los denominados *on condition* — Fallos técnicos inherentes al mantenimiento de un avión»

En el asunto C-832/18,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Helsingin hovioikeus (Tribunal de Apelación de Helsinki, Finlandia), mediante resolución de 20 de diciembre de 2018, recibida en el Tribunal de Justicia el 21 de diciembre de 2018, en el procedimiento entre

A y otros

y

Finnair Oyj,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava),

integrado por la Sra. L. S. Rossi, Presidenta de Sala, y los Sres. J. Malenovský (Ponente) y F. Biltgen, Jueces;

Abogado General: Sr. E. Tanchev;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de Finnair Oyj, por el Sr. T. Väättäinen, asianajaja;
- en nombre del Gobierno finlandés, por el Sr. J. Heliskoski, en calidad de agente;
- en nombre del Gobierno alemán, por los Sres. J. Möller y M. Hellmann y la Sra. A. Berg, en calidad de agentes;

* Lengua de procedimiento: finés.

- en nombre del Gobierno italiano, por la Sra. G. Palmieri, en calidad de agente, asistida por la Sra. G. Natale, avvocato dello Stato;
- en nombre del Gobierno austriaco, inicialmente por la Sra. J. Schmoll y el Sr. G. Hesse, y posteriormente por la Sra. Schmoll, en calidad de agentes;
- en nombre de la Comisión Europea, por la Sra. N. Yerrell y el Sr. I. Koskinen, en calidad de agentes;

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

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 5 y 7 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 marco de un litigio entre ocho pasajeros aéreos y la compañía aérea Finnair Oyj, relativo a una reclamación de compensación a consecuencia del retraso de un vuelo alternativo ofrecido por esta última.

Marco jurídico

- 3 A tenor de los considerandos 1, 2 y 12 a 15 del Reglamento n.º 261/2004:
 - «(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.
 - (2) Las denegaciones de embarque y las cancelaciones o los grandes retrasos de los vuelos ocasionan graves trastornos y molestias a los pasajeros.
- [...]
- (12) Asimismo, deben reducirse los trastornos y molestias que ocasiona a los pasajeros la cancelación de un vuelo. A fin de alcanzar este objetivo, debe inducirse a los transportistas aéreos a informar a los pasajeros de las cancelaciones antes de la hora de salida prevista y ofrecerles, además, un transporte alternativo razonable, de modo que los pasajeros puedan optar por otra solución. Los transportistas aéreos deben compensar a los pasajeros si no hacen lo anterior, excepto en el caso de que las cancelaciones se produzcan debido a circunstancias extraordinarias que no hubieran podido evitarse incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables.
- (13) Los pasajeros cuyos vuelos queden cancelados han de tener la posibilidad de obtener el reembolso de los billetes o un transporte alternativo en condiciones satisfactorias, y deben recibir atención adecuada mientras esperan un vuelo posterior.

- (14) Del mismo modo que en el marco del Convenio de Montreal, las obligaciones de los transportistas aéreos encargados de efectuar un vuelo se deben limitar o excluir cuando un suceso haya sido causado por circunstancias extraordinarias que no hubieran podido evitarse incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables. Dichas circunstancias pueden producirse, en particular, en casos de inestabilidad política, condiciones meteorológicas incompatibles con la realización del vuelo, riesgos para la seguridad, deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo y huelgas que afecten a las operaciones de un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo.
- (15) Debe considerarse que concurren circunstancias extraordinarias cuando las repercusiones de una decisión de gestión del tránsito aéreo, en relación con una aeronave determinada y en una fecha determinada, den lugar a un gran retraso, a un retraso de un día para el otro o a la cancelación de uno o más vuelos de la aeronave, aunque el transportista aéreo interesado haya hecho todo lo posible por evitar dichos retrasos o cancelaciones.»
- 4 El artículo 2, letra l), de dicho Reglamento dispone:
- «A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:
- [...]
- l) *cancelación*, la no realización de un vuelo programado y en el que había reservada al menos una plaza.»
- 5 A tenor del artículo 3, apartados 1 y 2, del citado Reglamento:
- «1. El presente Reglamento será aplicable:
- a) a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado;
- b) a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en un tercer país con destino a otro situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado, a menos que disfruten de beneficios o compensación y de asistencia en ese tercer país, cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en cuestión sea un transportista comunitario.
2. El apartado 1 se aplicará a condición de que los pasajeros:
- a) dispongan de una reserva confirmada en el vuelo de que se trate y, excepto en el caso de la cancelación mencionado en el artículo 5, se presenten a facturación:
- en las condiciones requeridas y a la hora indicada previamente y por escrito (inclusive por medios electrónicos) por el transportista aéreo, el operador turístico o un agente de viajes autorizado,
- o bien, de no indicarse hora alguna,
- con una antelación mínima de cuarenta y cinco minutos respecto de la hora de salida anunciada, o
- b) hayan sido transbordados por un transportista aéreo u operador turístico del vuelo para el que disponían de una reserva a otro vuelo, independientemente de los motivos que haya dado lugar al transbordo.»

6 El artículo 5 del Reglamento n.º 261/2004, bajo el epígrafe «Cancelación de vuelos», establece:

«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
- b) el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá asistencia a los pasajeros afectados conforme a la letra a) del apartado 1 y el apartado 2 del artículo 9 así como, en caso de que se les ofrezca un transporte alternativo cuando la salida prevista del nuevo vuelo sea como mínimo al día siguiente de la salida programada del vuelo cancelado, la asistencia especificada en las letras b) y c) del apartado 1 del artículo 9, 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:
 - i) se les informe de la cancelación al menos con dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista, o
 - ii) se les informe de la cancelación con una antelación de entre dos semanas y siete días con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca un transporte alternativo que les permita salir con no más de dos horas de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de cuatro horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista, o
 - iii) se les informe de la cancelación con menos de siete días de antelación con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca tomar otro vuelo que les permita salir con no más de una hora de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de dos horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista.

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.

4. La carga de la prueba de haber informado al pasajero de la cancelación del vuelo, así como del momento en que se le ha informado, corresponderá al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo.»

7 A tenor del artículo 7 de dicho Reglamento, cuyo epígrafe es «Derecho a compensación»:

«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. En caso de que, con arreglo al artículo 8, se ofrezca a los pasajeros la posibilidad de ser conducidos hasta el destino final en un transporte alternativo con una diferencia en la hora de llegada respecto a la prevista para el vuelo inicialmente reservado:

- a) que no sea superior a dos horas, para todos los vuelos de 1 500 kilómetros o menos, o
- b) que no sea superior a tres horas, 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, o
- c) que no sea superior a cuatro horas, para todos los vuelos no comprendidos en a) o en b),

el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo podrá reducir en un 50 % la compensación prevista en el apartado 1.

3. La compensación a que hace referencia el apartado 1 se abonará en metálico, por transferencia bancaria electrónica, transferencia bancaria, cheque o, previo acuerdo firmado por el pasajero, bonos de viaje u otros servicios.

4. Las distancias indicadas en los apartados 1 y 2 se calcularán en función del método de la ruta ortodrómica.»

8 El artículo 8, apartado 1, del citado Reglamento, dispone:

«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.»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

- 9 Los demandantes en el litigio principal reservaron con Finnair un vuelo directo con salida desde Helsinki (Finlandia) y con destino a Singapur.
- 10 Dicho vuelo estaba previsto para el 11 de octubre de 2013 a las 23.55. No obstante, fue cancelado debido a un problema técnico sobrevenido en la aeronave.
- 11 Tras aceptar la oferta efectuada por Finnair, los demandantes en el litigio principal fueron reubicados en el vuelo Helsinki-Singapur con conexión a través de Chongqing (China), con salida prevista para el día siguiente, 12 de octubre de 2013, a las 17.40 y llegada prevista a Singapur el 13 de octubre a las 17.25.
- 12 Finnair era el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo alternativo Helsinki-Chongqing-Singapur.

- 13 Sin embargo, debido al fallo de un servomando del timón de la aeronave en cuestión, su transporte alternativo se retrasó y llegaron a Singapur el 14 de octubre de 2013 a las 00.15.
- 14 Los demandantes en el litigio principal presentaron una demanda contra Finnair ante el Helsingin käräjäoikeus (Tribunal de Primera Instancia de Helsinki, Finlandia) por la que solicitaban que se condenara a la compañía aérea a abonarles a cada uno de ellos 600 euros, más intereses, en concepto de la cancelación del vuelo inicial Helsinki-Singapur. Además, solicitaron que se condenara igualmente a Finnair a abonarles a cada uno de ellos otros 600 euros, más intereses, en concepto del retraso superior a tres horas en la llegada del vuelo alternativo Helsinki-Chongqing-Singapur.
- 15 Finnair concedió una compensación de 600 euros a cada uno de los demandantes en el litigio principal en concepto de la cancelación del vuelo inicial Helsinki-Singapur. En cambio, la compañía se negó a aceptar su segunda solicitud de compensación. Finnair consideró que dicha solicitud era infundada puesto que el Reglamento n.º 261/2004 no impone al transportista aéreo la obligación de abonar al pasajero cuyo vuelo ha sido cancelado una compensación en caso de que se retrase el vuelo alternativo que se le ha ofrecido tras la cancelación. Además, Finnair alegó que el vuelo alternativo aceptado por los demandantes en el litigio principal se había retrasado debido a circunstancias extraordinarias, en el sentido del artículo 5, apartado 3, de dicho Reglamento.
- 16 Mediante sentencia de 21 de junio de 2017, el Helsingin käräjäoikeus (Tribunal de Primera Instancia de Helsinki) rechazó las pretensiones de compensación planteadas por los demandantes en el litigio principal en concepto del retraso del vuelo alternativo, al considerar que el Reglamento n.º 261/2004 no reconoce derecho a compensación alguna por tal motivo. Dicho tribunal no se pronunció, por tanto, sobre si el fallo técnico que originó el retraso del vuelo alternativo constituía una circunstancia extraordinaria en el sentido del artículo 5, apartado 3, de dicho Reglamento.
- 17 Los demandantes en el litigio principal han interpuesto recurso de apelación contra dicha sentencia ante el Helsingin hovioikeus (Tribunal de Apelación de Helsinki, Finlandia) y solicitan que se condene a Finnair a compensar a cada uno de ellos con 600 euros, más intereses, debido al retraso del vuelo alternativo Helsinki-Chongqing-Singapur.
- 18 Finnair solicita que se desestime el recurso alegando, por una parte, que los demandantes en el litigio principal no pueden reclamar una segunda compensación con arreglo al Reglamento n.º 261/2004 y, por otra, que el vuelo alternativo se retrasó debido a «circunstancias extraordinarias» en el sentido de dicho Reglamento. La compañía alega que se había averiado uno de los tres servomandos del timón que permiten pilotar el avión e indicó al efecto que dicha aeronave era un Airbus A330, cuyo fabricante había comunicado (*technical follow-up*) que varios aparatos de este tipo adolecían de un vicio oculto de fabricación o de planificación que afectaba a los servomandos del timón. Además, según la propia compañía, el servomando del timón es un componente de los denominados *on condition*, que solo se sustituye por uno nuevo en caso de fallo del anterior.
- 19 En estas circunstancias, el Helsingin hovioikeus (Tribunal de Apelación de Helsinki) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:
 - «1) ¿Debe interpretarse el Reglamento n.º 261/2004 en el sentido de que un pasajero aéreo tiene derecho a otra compensación en el sentido del artículo 7, apartado 1, [de este Reglamento] si ya ha recibido una compensación como resultado de la cancelación de un vuelo, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo alternativo es el mismo que el encargado de efectuar el vuelo anulado y el vuelo alternativo reservado tras la cancelación del vuelo original se retrasa hasta tal punto con respecto a la hora de llegada prevista que genera un derecho a compensación?
 - 2) En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión prejudicial, ¿puede aducir el transportista aéreo la existencia de circunstancias extraordinarias en el sentido del artículo 5, apartado 3, [del Reglamento n.º 261/2004] si, a raíz de un seguimiento técnico de las aeronaves en servicio por

parte del fabricante de estas, el componente examinado en el documento [de seguimiento] en cuestión se considera en realidad un componente de los denominados *on condition*, es decir, un componente que se utiliza hasta que se averíe, y el transportista aéreo se ha preparado para sustituirlo teniendo siempre disponible un componente de recambio?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre la primera cuestión prejudicial

- 20 Mediante su primera cuestión prejudicial, el tribunal remitente pregunta, en esencia, si el Reglamento n.º 261/2004, concretamente su artículo 7, apartado 1, debe interpretarse en el sentido de que un pasajero aéreo que ha percibido una compensación por la cancelación de un vuelo y ha aceptado el vuelo alternativo que se le ha propuesto puede solicitar una compensación por el retraso del vuelo alternativo cuando dicho retraso alcance un número de horas que genere un derecho a compensación y el transportista aéreo del vuelo alternativo sea el mismo que el del vuelo cancelado.
- 21 Cabe recordar a este respecto que, con arreglo al artículo 5, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el artículo 8, apartado 1, de dicho Reglamento, en caso de cancelación de un vuelo, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá a los pasajeros afectados tres modalidades de asistencia diferentes, a saber, el reembolso del billete junto con, cuando proceda, un vuelo de vuelta a su primer punto de partida, la conducción hasta el destino final lo más rápidamente posible o la conducción hasta el destino final en una fecha posterior que convenga a los pasajeros, en función de los asientos disponibles.
- 22 En el litigio principal, a consecuencia de la cancelación del vuelo reservado por los pasajeros afectados, Finnair abonó a estos una compensación con arreglo al artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004 y les hizo, conforme al artículo 8, apartado 1, de dicho Reglamento, una oferta de transporte alternativo que estos aceptaron. No obstante, a causa de una avería técnica de la aeronave que efectuaba el vuelo alternativo, llegaron a su destino final con un retraso de más de seis horas respecto a la hora de llegada prevista en la oferta que habían aceptado.
- 23 El Tribunal de Justicia ha declarado que los pasajeros de vuelos que han sido retrasados deben considerarse titulares del derecho a compensación previsto en el artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el artículo 7, apartado 1, del mismo Reglamento, cuando llegan a su destino final tres horas o más después de la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo (véanse, en este sentido, las sentencias de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros, C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716, apartado 61, y de 23 de octubre de 2012, Nelson y otros, C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657, apartado 38).
- 24 En un asunto como el del litigio principal se suscita, por tanto, la cuestión de si el derecho a compensación del que son titulares los pasajeros de los vuelos retrasados, mencionado en el apartado anterior, puede ser invocado también por los pasajeros que, tras la cancelación de su vuelo, en concepto de la cual han recibido una compensación, aceptaron un vuelo alternativo ofrecido por el transportista aéreo, con arreglo al artículo 8, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004, y llegaron a su destino final tres horas o más después de la hora de llegada prevista por el transportista aéreo para dicho vuelo alternativo.
- 25 A este respecto, procede destacar que el artículo 3 del Reglamento n.º 261/2004, que determina el ámbito de aplicación de este último, dispone, en su apartado 2, que dicho Reglamento se aplicará a condición de que los pasajeros dispongan de una reserva confirmada en el vuelo de que se trate o

hayan sido transbordados por un transportista aéreo u operador turístico del vuelo para el que disponían de una reserva a otro vuelo, independientemente de los motivos que hayan dado lugar al transbordo.

- 26 De dicha disposición resulta que el Reglamento n.º 261/2004 es aplicable, en concreto, a un supuesto en el que un pasajero aéreo, a consecuencia de la cancelación de su vuelo reservado, ha sido transbordado por el transportista aéreo a un vuelo alternativo hacia su destino final.
- 27 Pues bien, procede señalar que el Reglamento n.º 261/2004 no contiene ninguna disposición cuyo objeto sea limitar los derechos de los pasajeros que se encuentren en situación de transporte alternativo, como sucede en el litigio principal, incluida una eventual limitación de su derecho a compensación.
- 28 De ello se deduce que, en virtud de la jurisprudencia mencionada en el apartado 23 de la presente sentencia, tiene derecho a compensación el pasajero aéreo que, tras haber aceptado el vuelo alternativo ofrecido por el transportista aéreo a consecuencia de la cancelación de su vuelo, haya llegado a su destino final tres horas o más después de la hora de llegada inicialmente prevista por dicho transportista aéreo para el vuelo alternativo.
- 29 Corroboran esta interpretación, en particular, dos consideraciones adicionales.
- 30 Por una parte, del considerando 2 del Reglamento n.º 261/2004 se desprende que este tiene por objeto remediar los graves trastornos y molestias que ocasionan las denegaciones de embarque, las cancelaciones o los grandes retrasos de los vuelos.
- 31 Pues bien, los pasajeros que se han visto sometidos a cancelaciones o a grandes retrasos, como sucede en el litigio principal, sufren tales molestias tanto en relación con la cancelación de su vuelo inicialmente reservado como, posteriormente, a causa del gran retraso de su vuelo alternativo. Por consiguiente, reconocer a dichos pasajeros un derecho a compensación por cada uno de esos sucesivos inconvenientes resulta conforme con el objetivo de remediar estas graves molestias.
- 32 Por otra parte, en tal situación, si el transportista aéreo no estuviera sujeto a la obligación de compensar, en las condiciones previstas, a los pasajeros afectados, el incumplimiento de su obligación de asistencia impuesta por el artículo 8, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 no tendría consecuencias. En la medida en que la obligación de compensación tiene un efecto de incentivo indiscutible sobre el transportista por lo que a la aplicación efectiva de dicha asistencia se refiere, la falta de tales consecuencias implicaría poner en entredicho la eficacia del derecho de los pasajeros a un transporte alternativo, lo que iría en contra del objetivo de protección elevada enunciado en el considerando 1 de dicho Reglamento.
- 33 Habida cuenta de las anteriores consideraciones, procede responder a la primera cuestión prejudicial que el Reglamento n.º 261/2004, concretamente su artículo 7, apartado 1, debe interpretarse en el sentido de que un pasajero aéreo que ha percibido una compensación por la cancelación de un vuelo y ha aceptado el vuelo alternativo que se le ha propuesto puede solicitar una compensación por el retraso del vuelo alternativo cuando dicho retraso alcance un número de horas que genere un derecho a compensación y el transportista aéreo del vuelo alternativo sea el mismo que el del vuelo cancelado.

Sobre la segunda cuestión prejudicial

- 34 Mediante su segunda cuestión prejudicial, el tribunal 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 puede eximirse de su obligación de compensación alegando «circunstancias extraordinarias», en

el sentido de dicha disposición, relacionadas con el fallo de un componente de los denominados *on condition*, es decir, un componente que solo se sustituye cuando falla el componente anterior, en caso de que dicho transportista aéreo tenga siempre en reserva un componente de recambio.

- 35 Con carácter preliminar, procede señalar que, como se ha recordado en el punto 11 de las Recomendaciones del Tribunal de Justicia a los órganos jurisdiccionales nacionales, relativas al planteamiento de cuestiones prejudiciales (DO 2018, C 257, p. 1), si bien el Tribunal de Justicia adopta su decisión teniendo necesariamente en cuenta el contexto jurídico y fáctico del litigio principal, tal como lo haya determinado el órgano jurisdiccional remitente en su petición de decisión prejudicial, no es el propio Tribunal de Justicia quien aplica el Derecho de la Unión al litigio. Al pronunciarse sobre la interpretación o la validez del Derecho de la Unión, el Tribunal de Justicia se esfuerza por dar una respuesta útil para la resolución del litigio principal, pero es el órgano jurisdiccional remitente quien debe extraer las consecuencias concretas de dicha respuesta.
- 36 En atención a estas recomendaciones, el Tribunal de Justicia procurará proporcionar al órgano jurisdiccional remitente los elementos útiles para la solución del litigio del que conoce.
- 37 Cabe recordar a este respecto que, a tenor del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con los considerandos 14 y 15 de este último, no obstante lo dispuesto en el apartado 1 de dicho artículo, el transportista aéreo está exento de su obligación de compensar a los pasajeros conforme al artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004 si puede probar que la cancelación o el retraso igual o superior a tres horas a la llegada se debe a «circunstancias extraordinarias» que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables o, en el supuesto de que se produzca una circunstancia extraordinaria, que adoptó las medidas adaptadas a la situación, utilizando todo el personal o el material y los medios económicos de que disponía, a fin de evitar que esa circunstancia provocara la cancelación o un gran retraso del vuelo de que se trataba (sentencia de 26 de junio de 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, apartado 15 y jurisprudencia citada).
- 38 Según reiterada jurisprudencia, pueden calificarse de «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, los acontecimientos que, por su naturaleza o su origen, no sean inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado y escapen al control efectivo de este, siendo estos dos requisitos acumulativos (sentencias de 4 de abril de 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, apartado 20, y de 26 de junio de 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, apartado 16).
- 39 Dicho esto, los fallos técnicos inherentes al mantenimiento de las aeronaves no pueden en principio constituir, como tales, «circunstancias extraordinarias» a efectos del artículo 5, apartado 3, de dicho Reglamento (véase, en este sentido, la sentencia de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, apartado 25).
- 40 En efecto, el Tribunal de Justicia ha considerado que los transportistas aéreos se enfrentan regularmente a tales deficiencias, habida cuenta de las circunstancias particulares en que se desarrolla el transporte aéreo y del grado de sofisticación tecnológica de las aeronaves (sentencia de 4 de abril de 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, apartado 22 y jurisprudencia citada).
- 41 Más concretamente, el fallo prematuro, incluso imprevisto, de algunas piezas de una aeronave no constituye una circunstancia extraordinaria, por cuanto que, en principio, está intrínsecamente ligado al sistema de funcionamiento del aparato (véase, en este sentido, la sentencia de 4 de abril de 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, apartado 21 y jurisprudencia citada).
- 42 Pues bien, con arreglo a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia recordada en el apartado 38 de la presente sentencia, resulta que el fallo de un componente de los denominados *on condition*, como el mencionado en el litigio principal, cuya sustitución ha preparado el transportista aéreo teniendo siempre en reserva un componente de recambio, constituye un acontecimiento que, por su naturaleza

o su origen, es inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado y no escapa al control efectivo de este, a menos que dicho fallo no esté intrínsecamente ligado al sistema de funcionamiento de la aeronave, lo que corresponde comprobar al tribunal remitente.

- 43 Habida cuenta de las anteriores consideraciones, 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 no puede eximirse de su obligación de compensación alegando «circunstancias extraordinarias», en el sentido de dicha disposición, relacionadas con el fallo de un componente de los denominados *on condition*, es decir, un componente que solo se sustituye cuando falla el componente anterior, aunque dicho transportista aéreo tenga siempre en reserva un componente de recambio, salvo en el supuesto, que corresponderá comprobar al tribunal remitente, de que tal fallo constituya un acontecimiento que, por su naturaleza o su origen, no sea inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado y escape al control efectivo de este, teniendo en cuenta no obstante que, en la medida en que dicho fallo esté, en principio, intrínsecamente ligado al sistema de funcionamiento de la aeronave, no podrá ser considerado como tal acontecimiento.

Costas

- 44 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 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, y concretamente su artículo 7, apartado 1, debe interpretarse en el sentido de que un pasajero aéreo que ha percibido una compensación por la cancelación de un vuelo y ha aceptado el vuelo alternativo que se le ha propuesto puede solicitar una compensación por el retraso del vuelo alternativo cuando dicho retraso alcance un número de horas que genere un derecho a compensación y el transportista aéreo del vuelo alternativo sea el mismo que el del vuelo cancelado.
- 2) El artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que un transportista aéreo no puede eximirse de su obligación de compensación alegando «circunstancias extraordinarias», en el sentido de dicha disposición, relacionadas con el fallo de un componente de los denominados *on condition*, es decir, un componente que solo se sustituye cuando falla el componente anterior, aunque dicho transportista aéreo tenga siempre en reserva un componente de recambio, salvo en el supuesto, que corresponderá comprobar al tribunal remitente, de que tal fallo constituya un acontecimiento que, por su naturaleza o su origen, no sea inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado y escape al control efectivo de este, teniendo en cuenta no obstante que, en la medida en que dicho fallo esté, en principio, intrínsecamente ligado al sistema de funcionamiento de la aeronave, no podrá ser considerado como tal acontecimiento.

Firmas