

**TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA***Sentencia de 4 de mayo de 2017**Sala Tercera**Asunto C-315/15***SUMARIO:**

Transporte aéreo. Compensación por retrasos en los vuelos. Colisión del aparato con un ave. Conceptos de «circunstancia extraordinaria» y «medidas razonables». El artículo 5.3 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, en relación con el considerando 14 del Reglamento n.º 261/2004, debe interpretarse en el sentido de que la colisión entre una aeronave y un ave que suponga un retraso de vuelo igual o superior a tres horas a la llegada está comprendida en el concepto de «circunstancias extraordinarias» en el sentido de esa disposición. Debe igualmente interpretarse en el sentido de que la cancelación o el gran retraso de un vuelo no se debe a circunstancias extraordinarias, cuando esa cancelación o ese retraso resulta del recurso por parte de un transportista aéreo a un experto de su elección para efectuar las comprobaciones de seguridad que una colisión con un ave requiere, una vez que tales comprobaciones han sido ya efectuadas por un experto autorizado conforme a la normativa aplicable. Debe interpretarse también en el sentido de que las «medidas razonables» que un transportista aéreo está obligado a tomar para reducir e incluso prevenir los riesgos de colisión con un ave y poder así quedar exento de su obligación de compensar a los pasajeros conforme al artículo 7 del citado Reglamento incluyen el recurso a medidas de control preventivo de la existencia de dichas aves, siempre que, en particular desde el punto de vista técnico y administrativo, sea posible efectivamente para ese transportista aéreo adoptar tales medidas, que esas medidas no le impongan sacrificios insoportables para las capacidades de su empresa y que dicho transportista haya acreditado que se tomaron efectivamente las citadas medidas en relación con el vuelo afectado por la colisión con un ave, requisitos de cuyo cumplimiento debe asegurarse el órgano jurisdiccional remitente. Debe, por último, interpretarse en el sentido de que, en caso de un retraso de vuelo igual o superior a tres horas a la llegada que tenga su origen no sólo en una circunstancia extraordinaria que no podría haberse evitado incluso adoptando medidas adaptadas a la situación y que fue objeto, por parte del transportista aéreo, de todas las medidas razonables para evitar sus consecuencias, sino también en otra circunstancia no comprendida en dicha categoría, el retraso imputable a esa primera circunstancia debe descontarse del tiempo total de retraso a la llegada del vuelo afectado para apreciar si el retraso a la llegada de ese vuelo debe ser objeto de la compensación prevista en el artículo 7 de ese Reglamento.

PRECEPTOS:

Reglamento (CE) n.º 261/2004 (Compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos), arts. 5, 7 y 13.



www.civil-mercantil.com

PONENTE:

Don Šváby.

En el asunto C-315/15,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Obvodní soud pro Prahu 6 (Tribunal de Distrito de Praga 6, República Checa), mediante resolución de 28 de abril de 2015, recibida en el Tribunal de Justicia el 26 de junio de 2015, en el procedimiento entre

Marcela Pešková,

Jirí Peška

y

Travel Service a.s.,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por el Sr. L. Bay Larsen, Presidente de Sala, y los Sres. M. Vilaras, J. Malenovský, M. Safjan y D. Šváby (Ponente), Jueces;

Abogado General: Sr. Y. Bot;

Secretario: Sr. V. Tourrès, administrador;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 13 de julio de 2016;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de la Sra. Pešková y el Sr. Peška, por el Sr. D. Sekanina, advokát;
- en nombre de Travel Service a.s., por el Sr. J. Bureš, advokát;
- en nombre del Gobierno checo, por los Sres. M. Smolek y J. Vlácil, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno alemán, por el Sr. M. Kall, en calidad de agente;
- en nombre del Gobierno italiano, por la Sra. G. Palmieri en calidad de agente, asistida por el Sr. F. Di Matteo, avvocato dello Stato;
- en nombre del Gobierno polaco, por el Sr. B. Majczyna, en calidad de agente;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. K. Simonsson y P. Ondrusek, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 28 de julio de 2016;

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 la Sra. Marcela Pešková y el Sr. Jiří Peška, por un lado, y Travel Service a.s., transportista aéreo, por otro, en relación con la negativa de éste a compensarles tras el gran retraso que había afectado a su vuelo.

Marco jurídico

3. Los considerandos 1, 7, 14 y 15 del Reglamento n.º 261/2004 exponen:

«(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.

[...]

(7) Para garantizar la aplicación eficaz del presente Reglamento, las obligaciones que éste impone deben incumbir al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, o que se proponga efectuarlo, con una aeronave propia, arrendada con o sin tripulación, o bajo cualquier otra modalidad.

[...]

(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 5 de dicho Reglamento 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, [...]



www.civil-mercantil.com

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. Bajo el título «Derecho a compensación», el artículo 7 del citado Reglamento establece en su apartado 1 lo siguiente:

«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;
[...]».

6. El artículo 13 del mismo Reglamento, titulado «Derecho de reparación», establece:

«Cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo abone una compensación o dé cumplimiento a las demás obligaciones que le impone el presente Reglamento, no podrá interpretarse que las disposiciones de este último limitan su derecho a reclamar una compensación a cualquier otra persona, incluidos terceros, de conformidad con la legislación aplicable. En especial, este Reglamento no limita en ningún modo el derecho del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo de tratar de lograr que un operador turístico u otra persona con quien el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo tiene un contrato le reembolse. Asimismo, ninguna disposición del presente Reglamento podrá interpretarse como una restricción al derecho del operador turístico o de un tercero, no pasajero, con quien el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo tenga un contrato, de solicitar de este último el reembolso o una compensación con arreglo a la legislación aplicable en la materia.»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

7. Los demandantes en el litigio principal realizaron una reserva con Travel Service para un vuelo con salida de Burgas (Bulgaria) y llegada a Ostrava (República Checa).

8. El citado vuelo tuvo lugar el 10 de agosto de 2013, con un retraso de cinco horas y veinte minutos en la llegada.

9. Dicho vuelo se encuadraba en la secuencia planeada de los vuelos siguientes: Praga - Burgas - Brno (República Checa) - Burgas - Ostrava.

10. Durante el vuelo de Praga a Burgas, se detectó una avería técnica de una válvula. La reparación de ésta requirió una intervención de una hora y cuarenta y cinco minutos.

11. Según Travel Service, durante el aterrizaje del vuelo de Burgas a Brno, la aeronave colisionó con un ave, por lo que se procedió a un control de la aeronave en el que no se detectó daño alguno. No obstante, un técnico de Travel Service se desplazó en vuelo privado de Slaný (República Checa) a Brno con el fin de verificar la aeronave para que ésta pudiera reanudar su actividad. Por la tripulación de dicha aeronave tuvo conocimiento de que ya había



www.civil-mercantil.com

sido realizado un control por otra empresa pero que el propietario de la aeronave, Sunwing, se había negado a reconocer la autorización de ésta para efectuar dicho control. Travel Service verificó de nuevo el punto donde se había producido el impacto, anteriormente limpiado, y no encontró desperfectos en los motores o en otras partes de la aeronave.

12. La aeronave a continuación voló de Brno a Burgas y después de Burgas a Ostrava, vuelo que tomaron los demandantes.

13. Mediante demanda presentada el 26 de noviembre de 2013 ante el Obvodní soud pro Prahu 6 (Tribunal de Distrito de Praga 6, República Checa), los demandantes en el litigio principal reclamaron el pago de unas 6 825 coronas checas (CZK) (aproximadamente 250 euros) con arreglo al artículo 7, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 261/2004. Mediante resolución de 22 de mayo de 2014, dicho órgano jurisdiccional estimó su demanda por considerar que las circunstancias del caso no podían ser calificadas de «circunstancias extraordinarias» en el sentido del artículo 5, apartado 3, de dicho Reglamento, toda vez que la elección del procedimiento que debía seguirse para la reanudación de la actividad de un aparato tras una incidencia de tipo técnico, como una colisión con un ave, correspondía a Travel Service. A este respecto, el Obvodní soud pro Prahu 6 (Tribunal de Distrito de Praga 6) añadió que Travel Service no había demostrado que hubiera hecho todo lo posible para evitar un retraso del vuelo, en la medida en que se limitó a afirmar que, tras la colisión entre la aeronave y un ave, «era necesario» esperar a la llegada del técnico autorizado.

14. El 2 de julio de 2014, Travel Service recurrió esa resolución. El Městský soud v Praze (Tribunal Municipal de Praga, República Checa) desestimó ese recurso mediante auto de 17 de julio de 2014, por considerarlo inadmisibile, ya que la resolución del Obvodní soud pro Prahu 6 (Tribunal de Distrito de Praga 6) se pronunciaba sobre dos pretensiones distintas, ninguna de las cuales excedía el importe de 10 000 CZK (aproximadamente 365 euros).

15. El 18 de agosto de 2014, Travel Service interpuso un recurso ante el Ústavní soud (Tribunal Constitucional, República Checa) contra la resolución del Obvodní soud pro Prahu 6 (Tribunal de Distrito de Praga 6) de 22 de mayo de 2014. Mediante resolución de 20 de noviembre de 2014, el Ústavní soud (Tribunal Constitucional) estimó el recurso y anuló la resolución del Obvodní soud pro Prahu 6 (Tribunal de Distrito de Praga 6) por considerar que éste había vulnerado el derecho fundamental de Travel Service a un proceso equitativo y el derecho fundamental a un juez predeterminado por la ley en la medida en que, como órgano jurisdiccional de última instancia, estaba obligado a plantear una cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia en virtud del artículo 267 TFUE, toda vez que la respuesta a la cuestión de si la colisión entre una aeronave y un ave, junto con otros acontecimientos de carácter técnico, debía ser calificada de «circunstancia extraordinaria» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 no resultaba claramente ni de ese Reglamento ni de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia.

16. El asunto se devolvió al Obvodní soud pro Prahu 6 (Tribunal de Distrito de Praga 6). Dicho órgano jurisdiccional alberga dudas sobre si, en primer lugar, la colisión entre una aeronave y un ave entra dentro del concepto de «acontecimiento», en el sentido del apartado 22 de la sentencia de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), o en el de «circunstancia extraordinaria», en el sentido del considerando 14 de dicho Reglamento, tal como lo interpretó la sentencia de 31 de enero de 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), o si esos dos conceptos se confunden. Seguidamente, se pregunta



sobre el carácter inherente al ejercicio normal de la actividad de transporte aéreo de tales acontecimientos, habida cuenta, por un lado, de la frecuencia de éstos y, por otro, del hecho de que el transportista aéreo no puede ni preverlos ni controlarlos, ya que dicho control es realizado por los gestores de aeropuerto. Asimismo, se plantea si debe entenderse que los fallos técnicos que se producen tras esa colisión y las medidas administrativas y técnicas tomadas para solucionarlos también constituyen circunstancias extraordinarias y en qué medida pueden considerarse necesarias. Por último, se pregunta sobre las modalidades de apreciación de un retraso igual o superior a tres horas que tiene su origen, como ocurre en el litigio principal, en la conjunción de varias causas, a saber, la reparación de una avería técnica y los procedimientos de control que deben efectuarse tras una colisión con un ave.

17. En estas circunstancias, el Obvodní soud pro Prahu 6 (Tribunal de Distrito de Praga 6) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales siguientes:

«1) ¿Una colisión entre una aeronave y un ave debe considerarse un "acontecimiento" en el sentido del apartado 22 de la sentencia [de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)], o bien una "circunstancia extraordinaria" en el sentido del considerando 14 [...] del [Reglamento n.º 261/2004], o resulta imposible [incluir tal colisión] en uno de estos dos conceptos?

2) Si la colisión entre una aeronave y un ave constituye una circunstancia extraordinaria en el sentido del considerando 14 del Reglamento [n.º 261/2004], ¿cabe considerar medidas razonables que el transportista aéreo debe adoptar para evitar dicha colisión los sistemas preventivos de control establecidos, en particular, en las proximidades de los aeropuertos (tales como dispositivos acústicos para asustar a las aves, colaboración con ornitólogos, eliminación de las zonas en que las aves suelen reunirse o volar, iluminación disuasoria, etc.)? En tal caso, ¿qué constituye el "acontecimiento" en el sentido del apartado 22 de la sentencia [de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)]?

3) Si la colisión entre una aeronave y un ave constituye un "acontecimiento" en el sentido del apartado 22 de la sentencia [de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)], ¿cabe considerarla también un "suceso" en el sentido del considerando 14 del Reglamento y, en tal caso, cabe considerar que constituyen "circunstancias extraordinarias" en el sentido del considerando 14 [de dicho] Reglamento el conjunto de medidas técnicas y administrativas que un transportista aéreo debe adoptar tras una colisión entre una aeronave y un ave que, sin embargo, no ha producido daños en la aeronave?

4) Si el conjunto de medidas técnicas y administrativas adoptadas tras la colisión entre una aeronave y un ave que, sin embargo, no ha producido daños en la aeronave constituyen circunstancias extraordinarias en el sentido del considerando 14 del Reglamento [n.º 261/2004], ¿puede exigirse al transportista aéreo, como medidas razonables, que al planificar los vuelos tenga en cuenta el riesgo de que sea preciso adoptar tales medidas técnicas y administrativas en caso de colisión entre una aeronave y un ave y que prevea esa circunstancia en los horarios de vuelo?

5) ¿Cómo debe valorarse la obligación del transportista aéreo de pagar una compensación, fijada en el artículo 7 del Reglamento n.º [261/2004], cuando el retraso es provocado, no sólo por las medidas administrativas y técnicas adoptadas tras una colisión entre una aeronave y un ave que no ha producido daños en la aeronave, sino también, en gran medida, por la reparación de un problema técnico que no está relacionado con dicha colisión?»



Sobre las cuestiones prejudiciales

Primera cuestión prejudicial

18. Mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente desea saber, en esencia, si el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el considerando 14 de éste, debe interpretarse en el sentido de que la colisión entre una aeronave y un ave está comprendida en el concepto de «circunstancias extraordinarias» en el sentido de esa disposición.

19. Con carácter preliminar, procede recordar que, en caso de cancelación de vuelo o de gran retraso, es decir, de una duración igual o superior a tres horas, el legislador de la Unión ha querido regular las obligaciones de los transportistas aéreos previstas en el artículo 5, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 (sentencia de 23 de octubre de 2012, Nelson y otros, C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657, apartado 40).

20. Con arreglo a los considerandos 14 y 15 y al artículo 5, apartado 3, del citado Reglamento, como excepción a 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 (véanse, en este sentido, las sentencias de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros, C--02/07 y C-432/07, EU:C:2009:716, apartado 69, y de 31 de enero de 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, apartado 38).

21. A este respecto, según el considerando 14 del citado Reglamento, 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 (véase la sentencia de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, apartado 21).

22. Así pues, el Tribunal de Justicia ha deducido de lo anterior que pueden calificarse de circunstancias extraordinarias, en el sentido de 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 éste (véanse, en este sentido, las sentencias de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, apartado 23; de 31 de enero de 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, apartado 29, y de 17 de septiembre de 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, apartado 36).

23. Por el contrario, de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia resulta que no constituye una circunstancia extraordinaria la prematura deficiencia de algunas piezas de una aeronave, puesto que esa avería sigue estando intrínsecamente ligada al sistema de funcionamiento del aparato. En efecto, ese suceso imprevisto no escapa al control efectivo del transportista aéreo, ya que a éste le corresponde garantizar el mantenimiento y el buen funcionamiento de las aeronaves que explota para sus actividades económicas (véase, en este



www.civil-mercantil.com

sentido, la sentencia de 17 de septiembre de 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, apartados 41 y 43).

24. En el caso de autos, al no estar intrínsecamente relacionados con el sistema de funcionamiento del aparato, la colisión entre una aeronave y un ave, y el eventual daño provocado por dicha colisión, no son, por su naturaleza ni por su origen, inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado y escapan a su control efectivo. Por lo tanto, esa colisión debe ser calificada de «circunstancia extraordinaria» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004.

25. A este respecto, es indiferente saber si dicha colisión ha causado efectivamente daños a la aeronave de que se trata. En efecto, el objetivo de garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros aéreos, perseguido por el Reglamento n.º 261/2004, como se especifica en el considerando 1 de éste, implica que no se incite a los transportistas aéreos a no tomar las medidas que exige esa incidencia haciendo prevalecer el mantenimiento y la puntualidad de sus vuelos sobre el objetivo de la seguridad de estos últimos.

26. Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la primera cuestión que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el considerando 14 de éste, debe interpretarse en el sentido de que la colisión entre una aeronave y un ave está comprendida en el concepto de «circunstancias extraordinarias» en el sentido de esa disposición.

Sobre las cuestiones prejudiciales segunda y tercera

Consideraciones preliminares

27. Como se ha recordado en el apartado 20 de la presente sentencia, el transportista aéreo está exento de su obligación de compensación a los pasajeros en virtud del artículo 5, apartado 1, letra c), y del artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004 si consigue acreditar que la cancelación o el retraso del vuelo igual o superior a tres horas a la llegada se debió a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables.

28. Por consiguiente, como no todas las circunstancias extraordinarias tienen carácter exoneratorio, incumbe a quien pretenda invocarlas demostrar, además, que en cualquier caso habría sido imposible evitarlas con medidas adaptadas a la situación, es decir, con medidas que respondan, en particular, a unas condiciones técnica y económicamente soportables para el transportista aéreo de que se trate, en el momento de producirse las circunstancias extraordinarias (véase la sentencia de 12 de mayo de 2011, Eglitis y Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, apartado 25 y jurisprudencia citada).

29. Así pues, dicho transportista debe demostrar que, incluso utilizando todo el personal o el material y los medios financieros de que disponía, le habría resultado manifiestamente imposible evitar que las circunstancias extraordinarias con las que se vio enfrentado provocaran la cancelación del vuelo o un retraso de éste igual o superior a tres horas a la llegada, salvo a costa de aceptar sacrificios insoportables para las capacidades de su empresa en aquel momento (véanse, en este sentido, las sentencias de 19 de noviembre de



www.civil-mercantil.com

2009, Sturgeon y otros, C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716, apartado 61, y de 12 de mayo de 2011, Eglitis y Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, apartado 25).

30. Por consiguiente, el Tribunal de Justicia ha establecido un concepto individualizado y flexible de «medida razonable», dejando en manos del órgano jurisdiccional nacional apreciar si, en las circunstancias del caso de autos, podía considerarse que el transportista aéreo había tomado las medidas adaptadas a la situación (véase, en este sentido la sentencia de 12 de mayo de 2011, Eglitis y Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, apartado 30).

31. Es a la luz de las anteriores consideraciones como debe responderse a las cuestiones prejudiciales segunda y tercera, mediante las cuales el órgano jurisdiccional remitente se plantea cuáles son las medidas que un transportista aéreo debe aplicar para quedar exento de su obligación de compensación a los pasajeros en virtud del artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004, cuando se produce una colisión entre la aeronave y un ave que supone un retraso de vuelo igual o superior a tres horas a la llegada.

Sobre la tercera cuestión prejudicial

32. Mediante su tercera cuestión prejudicial, que procede examinar antes de nada, el órgano jurisdiccional remitente desea saber, en esencia, si el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el considerando 14 de éste, debe interpretarse en el sentido de que la cancelación o el gran retraso de un vuelo se debe a circunstancias extraordinarias, cuando esa cancelación o ese retraso resulta del recurso por parte del transportista aéreo a un experto de su elección para efectuar de nuevo las verificaciones de seguridad que requiere una colisión con un ave, una vez que tales verificaciones ya han sido efectuadas por un experto autorizado conforme a la normativa aplicable.

33. De la petición de decisión prejudicial se desprende que, a raíz de una colisión con un ave, la aeronave afectada, explotada por Travel Service, después de aterrizar, fue objeto de un control de seguridad efectuado por una sociedad autorizada sin que se constataran daños en la aeronave. Sin embargo, Travel Service envió a un técnico sobre el terreno para que efectuara un segundo control de seguridad, en la medida que el propietario de la aeronave se había negado a reconocer la autorización de la empresa que realizó el control inicial.

34. A este respecto, es preciso señalar que corresponde al transportista aéreo, que se ve enfrentado con una circunstancia extraordinaria como la colisión de su aeronave con un ave, adoptar las medidas adaptadas a la situación, utilizando todo el personal o el material y los medios financieros de que disponga, para evitar, en la medida de lo posible, la cancelación o un gran retraso de sus vuelos.

35. Por consiguiente, si bien el Reglamento n.º 261/2004 no coarta la libertad de los transportistas aéreos de recurrir a expertos de su elección para efectuar los controles que una colisión con un ave requiere, no es menos cierto que, cuando ya se ha efectuado un control tras esa colisión por un experto autorizado a tal efecto en virtud de la normativa aplicable, circunstancia que corresponde al órgano jurisdiccional remitente comprobar, no puede considerarse que un segundo control que conduce necesariamente a un retraso igual o superior a tres horas a la llegada del vuelo afectado constituya una medida adaptada a la situación en el sentido de la jurisprudencia citada en el apartado 28 de la presente sentencia.



www.civil-mercantil.com

36. Además, y en la medida en que de la resolución de remisión se desprende que el propietario de la aeronave se había negado a reconocer la autorización de la empresa local que había efectuado el control del aparato en cuestión, es preciso recordar que las obligaciones que incumben a los transportistas aéreos, en virtud del Reglamento, se le imponen sin perjuicio de que éstos puedan reclamar una compensación a cualquier persona, terceros incluidos, que haya causado el retraso, como prevé el artículo 13 de dicho Reglamento. Esta compensación podría, en consecuencia, atenuar e incluso eliminar la carga económica soportada por esos transportistas como consecuencia de tales obligaciones (sentencia de 17 de septiembre de 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, apartado 46 y jurisprudencia citada).

37. Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la tercera cuestión que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el considerando 14 de éste, debe interpretarse en el sentido de que la cancelación o el gran retraso de un vuelo no se debe a circunstancias extraordinarias, cuando esa cancelación o ese retraso resulta del recurso por parte de un transportista aéreo a un experto de su elección para efectuar las comprobaciones de seguridad que una colisión con un ave requiere, una vez que tales comprobaciones han sido ya efectuadas por un experto autorizado conforme a la normativa aplicable.

Sobre la segunda cuestión prejudicial

38. Mediante su segunda cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente desea saber, en esencia, si el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el considerando 14 de éste, debe interpretarse en el sentido que las «medidas razonables» que un transportista aéreo está obligado a tomar para reducir e incluso prevenir los riesgos de colisiones y quedar así exento de su obligación de compensación de los pasajeros conforme al artículo 7 de dicho Reglamento incluyen el recurso a medidas de control preventivo de la existencia de esas aves.

39. El órgano jurisdiccional remitente cita, a modo de ejemplo, los dispositivos acústicos o luminosos para asustar a las aves, la colaboración con ornitólogos o incluso la eliminación de las zonas en que las aves suelen reunirse o volar. En la vista ante el Tribunal de Justicia, se mencionaron también otros dispositivos técnicos que podrían ser embarcados a bordo de las aeronaves.

40. De la resolución de remisión y de los debates ante el Tribunal de Justicia se desprende asimismo que el control preventivo de las aves podría incumbir a diferentes operadores del transporte aéreo, tales como, en particular, los transportistas aéreos, los gestores de aeropuerto o incluso los controladores aéreos de los Estados miembros.

41. Debe responderse a la tercera cuestión en este contexto.

42. Como se desprende del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con su considerando 7, incumbe al propio transportista aéreo tomar las medidas razonables para evitar un gran retraso y la cancelación de vuelos.

43. De ello resulta que, para apreciar si un transportista aéreo ha tomado efectivamente las medidas preventivas necesarias para reducir e incluso prevenir los riesgos de eventuales



colisiones con aves que le permitan quedar exento de su obligación de compensar a los pasajeros de conformidad con el artículo 7 de dicho Reglamento, únicamente deben tenerse en cuenta las medidas que puedan efectivamente incumbirle, excluyendo las que competan a terceros, como, en particular, los gestores de aeropuerto o los controladores aéreos competentes.

44. Así pues, en el marco del examen individualizado que le corresponde efectuar conforme a la jurisprudencia recordada en el apartado 30 de la presente sentencia, el juez nacional debe, antes de nada, apreciar si, desde el punto de vista técnico y administrativo, el transportista aéreo afectado podía, en circunstancias como las del litigio principal, efectivamente adoptar, directa o indirectamente, medidas preventivas que permitieran reducir e incluso prevenir los riesgos de colisiones con aves.

45. De no ser así, el transportista aéreo no está obligado a compensar a los pasajeros conforme a lo establecido en el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004.

46. En el supuesto de que tales medidas pudieran efectivamente ser tomadas por el transportista aéreo afectado, acto seguido, incumbe al juez nacional, con arreglo a la jurisprudencia recordada en el apartado 29 de la presente sentencia, garantizar que las medidas de que se trata no imponen a aquél aceptar sacrificios insoportables para las capacidades de su empresa.

47. Por último, si tales medidas podían ser adoptadas por el transportista aéreo afectado, sin aceptar sacrificios insoportables para las capacidades de su empresa, corresponde a éste demostrar que tales medidas fueron efectivamente adoptadas en relación con el vuelo afectado por la colisión con un ave.

48. De las consideraciones anteriores resulta que es preciso responder a la segunda cuestión que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el considerando 14 de éste, debe interpretarse en el sentido de que las «medidas razonables» que un transportista aéreo está obligado a tomar para reducir e incluso prevenir los riesgos de colisión con un ave y poder así quedar exento de su obligación de compensar a los pasajeros conforme al artículo 7 del citado Reglamento incluyen el recurso a medidas de control preventivo de la existencia de dichas aves, siempre que, en particular desde el punto de vista técnico y administrativo, sea posible efectivamente para ese transportista aéreo adoptar tales medidas, que esas medidas no le impongan sacrificios insoportables para las capacidades de su empresa y que dicho transportista haya acreditado que se tomaron efectivamente las citadas medidas en relación con el vuelo afectado por la colisión con un ave, requisitos de cuyo cumplimiento debe asegurarse el órgano jurisdiccional remitente.

Sobre la quinta cuestión prejudicial

49. Mediante su quinta cuestión prejudicial, que procede examinar a continuación, el órgano jurisdiccional remitente desea saber, en esencia, si el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el considerando 14 de éste, debe interpretarse en el sentido de que, en caso de un retraso de vuelo igual o superior a tres horas a la llegada que tenga su origen no sólo en una circunstancia extraordinaria que no podría haberse evitado tomando medidas adaptadas a la situación y que fue objeto, por parte del transportista aéreo, de todas las medidas razonables para evitar sus consecuencias, sino también en otra



www.civil-mercantil.com

circunstancia no comprendida en esa categoría, el retraso imputable a esa primera circunstancia debe descontarse del tiempo total de retraso a la llegada del vuelo en cuestión para apreciar si el retraso a la llegada de ese vuelo debe ser objeto de la compensación prevista en el artículo 7 de dicho Reglamento.

50. En un supuesto como el controvertido en el litigio principal, en el que un retraso igual o superior a tres horas a la llegada tiene su origen no sólo en una circunstancia extraordinaria sino también en otra circunstancia que no se encuadra en esa categoría, incumbe al juez nacional determinar si, en relación con la parte del retraso que el transportista aéreo alega que se debió a una circunstancia extraordinaria, éste ha aportado la prueba de que esa parte del retraso se debió a una circunstancia extraordinaria que no podría haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables y de que dicho transportista tomó todas las medidas razonables para evitar sus consecuencias. En caso de respuesta afirmativa, corresponde a ese juez descontar del tiempo total de retraso a la llegada de ese vuelo el retraso imputable a esa circunstancia extraordinaria.

51. En tal situación, para apreciar si el retraso a la llegada de dicho vuelo debe ser objeto de la compensación prevista en el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004, el juez nacional deberá tomar en consideración únicamente el retraso imputable a la circunstancia que no presenta un carácter extraordinario, que sólo podrá ser objeto de compensación si es igual o superior a tres horas a la llegada del vuelo en cuestión.

52. En cambio, si resulta que, en relación con la parte del retraso que el transportista aéreo alega que se debió a una circunstancia extraordinaria, el origen de dicho retraso se encuentra en una circunstancia extraordinaria que no fue objeto de medidas conformes con las exigencias recordadas en el apartado 50 de la presente sentencia, el transportista aéreo no puede invocar esa circunstancia y descontar así del tiempo total de retraso a la llegada del vuelo de que se trata el retraso imputable a esa circunstancia extraordinaria.

53. De este modo, para apreciar si procede aplicar el artículo 7 del Reglamento n.º 262/2004 en tal situación, el juez nacional deberá tomar en consideración no sólo el retraso imputable a la circunstancia que no presenta carácter extraordinario, sino también el imputable a la circunstancia extraordinaria que no fue objeto de medidas conformes con las exigencias antes referidas.

54. Habida cuenta de las consideraciones anteriores, es preciso responder a la quinta cuestión que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el considerando 14 de éste, debe interpretarse en el sentido de que, en caso de un retraso de un vuelo igual o superior a tres horas a la llegada que tenga su origen no sólo en una circunstancia extraordinaria que no podría haberse evitado incluso adoptando medidas adaptadas a la situación y que fue objeto, por parte del transportista aéreo, de todas las medidas razonables para evitar sus consecuencias, sino también en otra circunstancia no comprendida en dicha categoría, el retraso imputable a esa primera circunstancia debe descontarse del tiempo total de retraso a la llegada del vuelo afectado para apreciar si el retraso a la llegada de ese vuelo debe ser objeto de la compensación prevista en el artículo 7 de ese Reglamento.

Sobre la cuarta cuestión prejudicial



www.civil-mercantil.com

55. Mediante su cuarta cuestión prejudicial, que procede examinar en último término, el órgano jurisdiccional remitente desea saber, en esencia, si el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el considerando 14 de éste, debe interpretarse en el sentido de que un transportista aéreo cuya aeronave se ve involucrada en una colisión con un ave está obligado, debido a las medidas razonables que ha de tomar, a prever, desde la fase de planificación de sus vuelos, una reserva de tiempo suficiente para la realización de los controles de seguridad necesarios.

56. En el caso de autos, es preciso señalar que de la descripción de los hechos del litigio principal efectuada por el órgano jurisdiccional remitente no se desprende en modo alguno que el retraso igual o superior a tres horas a la llegada del vuelo controvertido pueda tener su origen en la falta de previsión, por parte del transportista aéreo de que se trata, de una reserva de tiempo suficiente para la realización de los controles de seguridad necesarios.

57. Pues bien, según reiterada jurisprudencia, aunque, habida cuenta del reparto de competencias en el marco del procedimiento prejudicial, el órgano jurisdiccional nacional es el único competente para definir el objeto de las cuestiones que desea plantear al Tribunal de Justicia, éste puede negarse a pronunciarse sobre una cuestión, en particular, cuando el problema que se le plantea es de naturaleza puramente hipotética o también cuando el Tribunal de Justicia no dispone de los elementos de hecho necesarios para responder eficazmente a las cuestiones planteadas (véase, en este sentido, la sentencia de 17 de marzo de 2016, *Aspiro*, C-40/15, EU:C:2016:172, apartado 17 y jurisprudencia citada).

58. Así sucede en este caso.

59. Por lo tanto, no procede responder a la cuarta cuestión.

Costas

60. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, 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) 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, en relación con el considerando 14 del Reglamento n.º 261/2004, debe interpretarse en el sentido de que la colisión entre una aeronave y un ave que suponga un retraso de vuelo igual o superior a tres horas a la llegada está comprendida en el concepto de «circunstancias extraordinarias» en el sentido de esa disposición.

2) El artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el considerando 14 de éste, debe interpretarse en el sentido de que la cancelación o el gran retraso de un vuelo no se debe a circunstancias extraordinarias, cuando esa cancelación o ese retraso resulta del recurso por parte de un transportista aéreo a un experto de su

DEF.-

**Revista práctica del
Derecho CEFLegal.-**



www.civil-mercantil.com

elección para efectuar las comprobaciones de seguridad que una colisión con un ave requiere, una vez que tales comprobaciones han sido ya efectuadas por un experto autorizado conforme a la normativa aplicable.

3) El artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el considerando 14 de éste, debe interpretarse en el sentido de que las «medidas razonables» que un transportista aéreo está obligado a tomar para reducir e incluso prevenir los riesgos de colisión con un ave y poder así quedar exento de su obligación de compensar a los pasajeros conforme al artículo 7 del citado Reglamento incluyen el recurso a medidas de control preventivo de la existencia de dichas aves, siempre que, en particular desde el punto de vista técnico y administrativo, sea posible efectivamente para ese transportista aéreo adoptar tales medidas, que esas medidas no le impongan sacrificios insostenibles para las capacidades de su empresa y que dicho transportista haya acreditado que se tomaron efectivamente las citadas medidas en relación con el vuelo afectado por la colisión con un ave, requisitos de cuyo cumplimiento debe asegurarse el órgano jurisdiccional remitente.

4) El artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el considerando 14 de éste, debe interpretarse en el sentido de que, en caso de un retraso de vuelo igual o superior a tres horas a la llegada que tenga su origen no sólo en una circunstancia extraordinaria que no podría haberse evitado incluso adoptando medidas adaptadas a la situación y que fue objeto, por parte del transportista aéreo, de todas las medidas razonables para evitar sus consecuencias, sino también en otra circunstancia no comprendida en dicha categoría, el retraso imputable a esa primera circunstancia debe descontarse del tiempo total de retraso a la llegada del vuelo afectado para apreciar si el retraso a la llegada de ese vuelo debe ser objeto de la compensación prevista en el artículo 7 de ese Reglamento.

Firmas

* Lengua de procedimiento: checo.

Fuente: sitio internet del Tribunal de Justicia.