

BASE DE DATOS DE Norma DEF.-

Referencia: NCJ064846

TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA

Sentencia de 11 de junio de 2020

Sala Cuarta

Asunto. n.º C-74/19

SUMARIO:

Compensación a los pasajeros por gran retraso en vuelo. Circunstancias extraordinarias. Medidas razonables. Llegada con 24 horas de retraso tras perder el vuelo con escala por tener que detenerse la aeronave en el trayecto anterior para desembarcar a un pasajero conflictivo.

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 mismo Reglamento, debe interpretarse en el sentido de que el **comportamiento conflictivo de un pasajero** que haya justificado que el comandante de la aeronave desviara el vuelo de que se trate hacia un aeropuerto diferente del aeropuerto de llegada, a fin de desembarcar a dicho pasajero y descargar su equipaje, está comprendido en el concepto de «**circunstancia extraordinaria**», en el sentido del citado precepto, salvo que el transportista aéreo hubiese contribuido a que se produjera el comportamiento conflictivo o no hubiese adoptado las medidas adecuadas a la vista de los primeros signos de tal comportamiento, extremo que corresponderá comprobar al tribunal remitente.

El artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el considerando 14 del mismo Reglamento, debe interpretarse en el sentido de que, a fin de eximirse de la obligación de compensar a los pasajeros en caso de **gran retraso o de cancelación** de un vuelo, el transportista aéreo de que se trate podrá invocar una «circunstancia extraordinaria» que haya afectado a un vuelo anterior operado por el propio transportista mediante la misma aeronave, siempre que exista una **relación de causalidad** directa entre el acaecimiento de la circunstancia extraordinaria y el retraso o la cancelación del vuelo posterior, extremo que incumbirá determinar al tribunal remitente teniendo en cuenta, en particular, el modo en que el transportista aéreo explota la aeronave afectada.

El artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el considerando 14 del mismo Reglamento, debe interpretarse en el sentido de que el hecho de que un transportista aéreo proceda al transporte alternativo de un pasajero, por haber resultado afectada la aeronave que transportaba a este por una circunstancia extraordinaria, mediante un vuelo operado por el propio transportista y en el cual dicho pasajero llega al día siguiente del inicialmente previsto no constituye una «**medida razonable**» que exima al transportista aéreo de la **obligación de compensación** prevista en los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, del citado Reglamento, salvo que no existiera otra posibilidad de transporte alternativo, directo o con escala, en un vuelo operado por él mismo o por cualquier otra compañía aérea y que llegara con un retraso menor que el del siguiente vuelo del transportista aéreo de que se trate o que la realización de tal transporte alternativo hubiera supuesto para el transportista aéreo un sacrificio insoportable en relación con la capacidad de su empresa en el momento pertinente, extremo que corresponderá apreciar al tribunal remitente.

PRECEPTOS:

Convenio de Tokio de 14, de septiembre de 1963 (infracciones y otros actos cometidos a bordo de aeronaves), arts. 1.1 y 6.1.

Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, de 2 de mayo de 1992, arts. 47.2, 126.1, protocolo 1.8, anexo XIII.

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. 3.1, 5, 7.1 y 8.1.

Reglamento (CE) n.º 216/2008 (normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea), anexo IV.7 d).

Reglamento (UE) n.º 965/2012 (requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas), anexo IV.

Reglamento (UE) n.º 376/2014 (notificación de sucesos en la aviación civil), arts. 2.7 y 4.1 a).

Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1018 (lista de clasificación de los sucesos en la aviación civil de notificación obligatoria de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 376/2014), art. 1, anexo I.6.2.

PONENTE:

Don D. Šváby.

En el asunto C-74/19,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Tribunal de Primera Instancia de Lisboa, Portugal), mediante resolución de 21 de enero de 2019, recibida en el Tribunal de Justicia el 31 de enero de 2019, en el procedimiento entre

LE

y

Transportes Aéreos Portugueses SA,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta),

integrado por el Sr. M. Vilaras, Presidente de Sala, y los Sres. S. Rodin y D. Šváby (Ponente), la Sra. K. Jürimäe y el Sr. N. Piçarra, Jueces;
Abogado General: Sr. P. Pikamäe;

Secretaria: Sra. M. Ferreira, administradora principal;
habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 5 de diciembre de 2019;
consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de Transportes Aéreos Portugueses SA, por la Sra. M. Riso, advogada;
- en nombre del Gobierno portugués, por los Sres. L. Inez Fernandes y P. Lacerda y por las Sras. P. Barros da Costa y L. Guerreiro, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno alemán, por los Sres. J. Möller, M. Hellmann y U. Bartl y por la Sra. A. Berg, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno francés, por la Sra. A.-L. Desjonquères y el Sr. A. Ferrand, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno austriaco, inicialmente por el Sr. G. Hesse, posteriormente por la Sra. J. Schmoll, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno polaco, por el Sr. B. Majczyna, en calidad de agente;
- en nombre de la Comisión Europea, por el Sr. B. Rechená y la Sra. N. Yerrell, en calidad de agentes;
- en nombre de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), por las Sras. S. Rostren y R. Sousa Uva, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 27 de febrero de 2020;

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 LE y Transportes Aéreos Portugueses SA (en lo sucesivo, «TAP»), un transportista aéreo, en relación con la negativa de este último a compensar a aquel pasajero, cuyo vuelo experimentó un gran retraso.

Marco jurídico

Derecho internacional

Convenio de Tokio

3. El Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves (Recopilación de Tratados de las Naciones Unidas, vol. 704, p. 219; en lo sucesivo, «Convenio de Tokio») se firmó en Tokio el 14 de septiembre de 1963 y entró en vigor el 4 de diciembre de 1969.

4. Son Partes contratantes del Convenio de Tokio todos los Estados miembros, pero no la Unión Europea.

5. El artículo 1, apartado 1, de dicho Convenio dispone:

«El presente Convenio se aplicará a:

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

6. El artículo 6, apartado 1, del Convenio de Tokio prevé lo siguiente:

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

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

7. A raíz de la entrada en vigor, el 1 de enero de 2020, del Protocolo que modifica el Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos

Cometidos a Bordo de las Aeronaves, hecho en Montreal el 4 de abril de 2014, se modificó el artículo 6 del Convenio de Tokio. No obstante, dicha modificación no es aplicable, por lo menos *ratione temporis*, a los hechos del litigio principal.

Acuerdo EEE

8. Incluido en el capítulo titulado «Transportes», el artículo 47, apartado 2, del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, de 2 de mayo de 1992 (DO 1994, L 1, p. 3), en su versión modificada por el Acuerdo sobre la Participación de la República de Bulgaria y Rumanía en el Espacio Económico Europeo (DO 2007, L 221, p. 15) (en lo sucesivo, «Acuerdo EEE»), dispone que en el anexo XIII del Acuerdo EEE figuran disposiciones específicas sobre todos los tipos de transporte.

9. El artículo 126, apartado 1, del Acuerdo EEE está redactado en los siguientes términos:

«El presente Acuerdo se aplicará a los territorios en los que sea aplicable el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea, en las condiciones previstas por dicho Tratado, y a los territorios de Islandia, el Principado de Liechtenstein y el Reino de Noruega.»

10. Bajo el epígrafe «Referencias a territorios», el punto 8 del Protocolo 1 del Acuerdo EEE dispone:

«Siempre que los actos a los que se hace mención contengan referencias al territorio de la “Comunidad” o del “mercado común”, se entenderá, a efectos del Acuerdo, que se trata de referencias a los territorios de las Partes contratantes, tal como se definen en el artículo 126 del Acuerdo.»

11. El anexo XIII del Acuerdo EEE, cuyo epígrafe es «Transporte — Lista correspondiente al artículo 47», establece lo siguiente en el título «Introducción»:

«Cuando los actos a que se hace referencia en el presente Anexo contengan nociones o se refieran a procedimientos que sean específicos del ordenamiento jurídico comunitario, como:

- preámbulos;
 - los destinatarios de los actos comunitarios;
 - referencias a los territorios y lenguas de las Comunidades Europeas;
 - referencias a los derechos y a las obligaciones de los Estados miembros de las Comunidades Europeas, sus entidades públicas, empresas o particulares en sus relaciones entre sí;
 - referencias a los procedimientos de información y notificación;
- se aplicará el Protocolo 1 sobre adaptaciones horizontales, salvo [que] en el presente Anexo se disponga de otro modo.»

Derecho de la Unión

Reglamento n.º 261/2004

12. Los considerandos 1 y 13 a 15 del Reglamento n.º 261/2004 exponen lo siguiente:

«(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.

[...]

(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.»

13. El artículo 3, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 dispone:

«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.»

14. 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, [...]

[...]

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.

[...]»

15. El artículo 7 del mismo Reglamento, que lleva como epígrafe «Derecho a compensación», establece lo siguiente en su apartado 1:

«Cuando se haga referencia al presente artículo, los pasajeros recibirán una compensación por valor de:

[...]

c) 600 euros para todos los vuelos no comprendidos en a) o b).

[...]»

16. El artículo 8 del Reglamento n.º 261/2004, cuyo epígrafe es «Derecho al reembolso o a un transporte alternativo», dispone en su apartado 1:

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

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

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

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

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

Reglamento (CE) n.º 216/2008

17. A tenor del punto 7.d del anexo IV —«Requisitos esenciales para las operaciones aéreas a que se refiere el artículo 8»— del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n.º 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (DO 2008, L 79, p. 1):

«En una situación de emergencia que ponga en peligro la operación o la seguridad de la aeronave o de las personas que estén a bordo, el piloto al mando deberá tomar las medidas que considere necesarias en interés de la seguridad. [...]»

18. El Reglamento n.º 216/2008 fue derogado, con efectos desde el 11 de septiembre de 2018, por el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, [UE] n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo (DO 2018, L 212, p. 1). Sin embargo, el Reglamento 2018/1139 no es aplicable *ratione temporis* al litigio principal.

Reglamento (UE) n.º 965/2012

19. El punto «CAT.GEN.MPA.105 Responsabilidades del comandante», letra a), del anexo IV, con la rúbrica «Operaciones de transporte aéreo comercial», del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento n.º 216/2008 (DO 2012, L 296, p. 1), en su versión modificada por el Reglamento (UE) n.º 800/2013 de la Comisión, de 14 de agosto de 2013 (DO 2013, L 227, p. 1) (en lo sucesivo, «Reglamento n.º 965/2012»), establece lo siguiente:

«El comandante, además de cumplir lo dispuesto en CAT.GEN.MPA.100:

[...]

4) tendrá autoridad para hacer desembarcar a cualquier persona o parte de la carga que pueda representar un riesgo potencial para la seguridad de la aeronave o de sus ocupantes;

5) no permitirá que se transporte en la aeronave a ninguna persona que parezca estar bajo los efectos del alcohol o de estupefacientes en un grado en que sea probable que ponga en peligro la seguridad de la aeronave o de sus ocupantes;

[...]».

20. El punto «CAT.GEN.MPA.110 Autoridad del comandante» del mismo anexo IV está redactado como sigue:

«El operador tomará todas las medidas razonables para garantizar que todas las personas a las que se transporte en la aeronave obedezcan todas las órdenes lícitas que dé el comandante con el fin de garantizar la seguridad de la aeronave y de las personas o bienes que en ella se transporten.»

Reglamento (UE) n.º 376/2014

21. El artículo 2, punto 7, del Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 1321/2007 y (CE) n.º 1330/2007 de la Comisión (DO 2014, L 122, p. 18), dispone lo siguiente:

«A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

[...]

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

22. Con arreglo al artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 376/2014:

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

a) los sucesos relacionados con la operación de la aeronave, tales como los sucesos relacionados con:

- i) sucesos relacionados con las colisiones,
- ii) sucesos relacionados con el despegue y el aterrizaje,
- iii) sucesos relacionados con el combustible,
- iv) los sucesos en vuelo,
- v) los sucesos relacionados con la comunicación,
- vi) los sucesos relacionados con lesiones, emergencias y otras situaciones críticas,
- vii) la incapacitación de la tripulación u otros sucesos que afecten a la tripulación,
- viii) sucesos relacionados con las condiciones meteorológicas o la seguridad».

Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1018

23. El artículo 1 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1018 de la Comisión, de 29 de junio de 2015, por el que se establece una lista de clasificación de los sucesos en la aviación civil de notificación obligatoria de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 376/2014 (DO 2015, L 163, p. 1), dispone lo siguiente:

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

24. Entre los sucesos relacionados con la seguridad a los que se refiere el artículo 4, apartado 1, del Reglamento n.º 376/2014, la sección 6, punto 2, del anexo I del Reglamento de Ejecución 2015/1018 menciona la «dificultad en controlar pasajeros ebrios, violentos o indisciplinados».

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

25. LE realizó una reserva con TAP de un vuelo con salida de Fortaleza (Brasil) y destino a Oslo (Noruega), con escala en Lisboa (Portugal).

26. El vuelo se efectuó los días 21 y 22 de agosto de 2017, con un retraso a la llegada a Oslo de casi 24 horas. El retraso tuvo su origen en el hecho de que LE no había podido embarcar en el segundo de los vuelos con escala, el que enlazaba Lisboa con Oslo, debido a un retraso en la llegada del primer vuelo, el efectuado entre Fortaleza y Lisboa. Este último retraso obedeció a que, en el vuelo anterior que enlazaba Lisboa con Fortaleza, la misma aeronave tuvo que desviarse hacia Las Palmas de Gran Canaria (Las Palmas) para desembarcar a un pasajero conflictivo que había mordido a otro pasajero y agredido a otros varios pasajeros y a los miembros de la tripulación de cabina. Por esta razón, LE fue transportado a Oslo en el siguiente vuelo operado por TAP, que tuvo lugar al día siguiente.

27. Debido a este retraso de más de tres horas, LE reclamó a TAP el pago de la compensación de 600 euros prevista en el artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el artículo 7, apartado 1, letra a), del mismo Reglamento, tal como estos preceptos han sido interpretados por el Tribunal de Justicia.

28. Habida cuenta de que TAP se negó a pagar la compensación porque el gran retraso objeto del litigio tenía su origen en una circunstancia extraordinaria y el envío de otra aeronave no habría permitido poner remedio a tal retraso, LE presentó una demanda ante el Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Tribunal de Primera Instancia de Lisboa, Portugal).

29. El tribunal remitente alberga dudas sobre la calificación jurídica de la circunstancia que motivó el retraso en cuestión y sobre el extremo de si el transportista aéreo que efectúa el vuelo puede invocar tal circunstancia cuando la misma ha afectado a la aeronave que ha realizado el vuelo de que se trata, pero durante un vuelo anterior, así como sobre el carácter razonable de las medidas adoptadas por el transportista aéreo.

30. En estas circunstancias, el Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Tribunal de Primera Instancia de Lisboa) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales siguientes:

«1) ¿Está comprendida en el concepto de “circunstancias extraordinarias”, a que se refiere el considerando 14 del Reglamento n.º 261/2004, la circunstancia de que un pasajero, en el transcurso de un vuelo, muerda a otros pasajeros y agrede a los miembros de la tripulación que intentaron calmarlo, hasta el punto de justificar, según el comandante del vuelo, el desvío al aeropuerto más cercano para desembarcar a dicho pasajero y descargar su equipaje, lo que dio lugar al retraso en la llegada del vuelo a destino?

2) ¿Puede eximir de responsabilidad a la compañía aérea por el retraso en el despegue de un avión en el vuelo de regreso, en el que embarca el pasajero que ha presentado reclamación (hoy demandante), una “circunstancia extraordinaria” que se produzca en el vuelo de ida, inmediatamente anterior, del mismo avión?

3) A efectos de lo dispuesto en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, ¿tomó la compañía aérea (hoy demandada) todas las medidas razonables sin que, pese a ello, pudiera impedirse el retraso, al analizar y concluir que el envío de otro avión no evitaría el retraso ya manifestado y al derivar al pasajero en escala (hoy demandante) al vuelo del día siguiente, por efectuar dicha compañía un único vuelo diario al destino final del pasajero?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Observación preliminar

31. A tenor del artículo 3, apartado 1, letra b), el Reglamento n.º 261/2004 será aplicable, en particular, 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 FUE, 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.

32. Ahora bien, con arreglo al artículo 47, apartado 2, del Acuerdo EEE, en relación con su artículo 126, apartado 1, con el punto 8 del Protocolo 1 de dicho Acuerdo y con el anexo XIII del mismo Acuerdo, el Reglamento n.º 261/2004 se aplicará, en las condiciones establecidas en él, a los vuelos con salida o destino de un aeropuerto situado en el territorio de Noruega.

33. Por consiguiente, y en la medida en que no se ha planteado durante el procedimiento ante el Tribunal de Justicia que el pasajero de que se trata hubiera disfrutado en Brasil de beneficios o compensación y de asistencia —extremo que, no obstante, corresponde comprobar al tribunal remitente—, un vuelo con escala operado por un transportista comunitario, en el presente asunto TAP, con salida de Fortaleza y cuyo destino final es Oslo, está comprendido dentro del ámbito de aplicación del Reglamento n.º 261/2004.

Sobre la primera cuestión prejudicial

34. Mediante su primera cuestión prejudicial, el tribunal remitente pide sustancialmente que se dilucide si el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el considerando 14 del mismo Reglamento, debe interpretarse en el sentido de que el comportamiento conflictivo de un pasajero que haya justificado que el comandante de la aeronave desvíe el vuelo de que se trata hacia un aeropuerto diferente del aeropuerto de llegada, a fin de desembarcar a dicho pasajero y descargar su equipaje, está comprendido en el concepto de «circunstancia extraordinaria», en el sentido de aquella disposición.

35. Ha de recordarse que fue voluntad del legislador de la Unión regular las obligaciones de los transportistas aéreos en caso de cancelación de un vuelo o de gran retraso del mismo —es decir, un retraso de una duración igual o superior a tres horas—, previstas en el artículo 5, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 (sentencia de 4 de abril de 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, apartado 18).

36. A tenor de los considerandos 14 y 15 y del artículo 5, apartado 3, del citado Reglamento, tal como son interpretados por el Tribunal de Justicia, el transportista aéreo está exento de la obligación de compensar a los pasajeros conforme al artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004 si puede probar que la cancelación del vuelo o la llegada con un retraso igual o superior a tres horas se debe a «circunstancias extraordinarias» que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables y, en el supuesto de que se produzca una de tales circunstancias, 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 la circunstancia extraordinaria en cuestión provocara la cancelación o el gran retraso del vuelo de que se trataba, sin que se le pueda exigir, no obstante, que aceptara sacrificios insoportables en relación con la capacidad de su empresa en el momento pertinente (sentencia de 4 de abril de 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, apartado 19).

37. 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 12 de marzo de 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, apartado 38).

38. En virtud del considerando 14 del mismo Reglamento, tales circunstancias pueden producirse, en particular, en caso de riesgos para la seguridad (sentencia de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, apartado 21).

39. Pues bien, consta que constituye un hecho que pone efectivamente en peligro la seguridad de un vuelo el comportamiento conflictivo de un pasajero que haya justificado que el comandante de la aeronave —que, de conformidad con el artículo 6 del Convenio de Tokio y con el punto 7.d del anexo IV del Reglamento n.º 216/2008, ha de adoptar toda medida necesaria en interés de la seguridad— desvíe el vuelo de que se trate hacia un aeropuerto diferente del aeropuerto de llegada a fin de desembarcar a dicho pasajero y descargar su equipaje.

40. A este respecto, ha de señalarse que, como resulta del artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 376/2014, en relación con el artículo 2, punto 7, del mismo Reglamento, con el artículo 1 del Reglamento de Ejecución 2015/1018 y con la sección 6, punto 2, del anexo I, de este último Reglamento, el legislador de la Unión ha indicado que la dificultad en controlar a pasajeros en estado ebrio, violentos o indisciplinados puede presentar un riesgo significativo para la seguridad aérea, por lo que estos sucesos deben ser objeto de notificación por medio del sistema de notificación obligatoria de sucesos establecido en el artículo 4, apartado 1, del Reglamento n.º 376/2014.

41. Además, por una parte, un comportamiento conflictivo de tal gravedad que justifique que el comandante de la nave desvíe el vuelo de que se trate no es inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo que efectúa el vuelo.

42. En efecto, si bien es verdad que el transporte aéreo de pasajeros constituye el cometido primordial de dicho transportista y expone naturalmente a este al deber de gestionar los comportamientos de los pasajeros que transporta, no es menos cierto que un comportamiento como el que es objeto del litigio principal no constituye un comportamiento que quepa esperar de un pasajero, el cual no solo debe cumplir todas las órdenes que imparta el

comandante de la nave para garantizar la seguridad a bordo, de conformidad con el punto «CAT.GEN.MPA.110 Autoridad del comandante» del anexo IV del Reglamento n.º 965/2012, sino también velar por no comprometer él mismo la cabal ejecución del contrato de transporte que le vincula al transportista aéreo que efectúa el vuelo.

43. Por otra parte, el transportista aéreo que efectúa el vuelo generalmente no puede controlar tal tipo de comportamiento, habida cuenta de que, en primer lugar, se trata de un pasajero cuyo comportamiento y cuyas reacciones a las órdenes de la tripulación, en principio, no son previsibles y de que, en segundo lugar, cuando se encuentran a bordo de una aeronave, tanto el comandante como la tripulación disponen únicamente de medios limitados para controlar a semejante pasajero.

44. A este respecto, procede subrayar que, de conformidad con el punto «CAT.GEN.MPA.105 Responsabilidades del comandante», letra a), del anexo IV del Reglamento n.º 965/2012, la decisión de desviar la aeronave a fin de desembarcar al pasajero conflictivo y descargar su equipaje, la adoptó el comandante, como reacción al comportamiento indicado, en el marco de la responsabilidad de tomar las medidas que se consideren necesarias en interés de la seguridad, responsabilidad que le incumbe en virtud del artículo 8 y del punto 7.d del anexo IV del Reglamento n.º 216/2008.

45. Es muy distinto, sin embargo, si resulta que el propio transportista aéreo ha contribuido a que se produzca el comportamiento conflictivo del pasajero en cuestión o si el transportista aéreo hubiera tenido la posibilidad de prever tal comportamiento y de adoptar las medidas adecuadas en un momento en que podía hacerlo sin consecuencias graves para el desarrollo del vuelo afectado, basándose en los primeros signos de tal comportamiento, extremo que corresponderá comprobar al tribunal remitente.

46. En lo que a este último aspecto se refiere, tal puede ser el caso, como señalaron el Abogado General en el punto 51 de sus conclusiones, los Gobiernos francés y austriaco, así como la Comisión Europea, si el transportista aéreo ha embarcado a un pasajero que presentaba trastornos de conducta con anterioridad, incluso ya durante el embarque, y ello pese a que, de conformidad con el punto «NCC.GEN.106 Responsabilidades y autoridad del piloto al mando», letra b), del anexo VI del Reglamento n.º 965/2012, el comandante de la aeronave tiene autoridad para denegar el transporte o para desembarcar a cualquier persona, equipaje o carga que pueda representar un peligro potencial para la seguridad de la aeronave o de sus ocupantes.

47. En tal supuesto, si bien es cierto que el comportamiento conflictivo de un pasajero sigue sin ser inherente al ejercicio normal de la actividad del correspondiente transportista aéreo, no es menos verdad que dicho transportista habría podido tenerlo bajo control, lo que excluye que tal comportamiento pueda calificarse de «circunstancia extraordinaria», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004.

48. Habida cuenta de lo anteriormente expuesto, procede responder a la primera cuestión prejudicial que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el considerando 14 del mismo Reglamento, debe interpretarse en el sentido de que el comportamiento conflictivo de un pasajero que haya justificado que el comandante de la aeronave desviara el vuelo de que se trate hacia un aeropuerto diferente del aeropuerto de llegada, a fin de desembarcar a dicho pasajero y descargar su equipaje, está comprendido en el concepto de «circunstancia extraordinaria», en el sentido del citado precepto, salvo que el transportista aéreo hubiese contribuido a que se produjera el comportamiento conflictivo o no hubiese adoptado las medidas adecuadas a la vista de los primeros signos de tal comportamiento, extremo que corresponderá comprobar al tribunal remitente.

Sobre la segunda cuestión prejudicial

49. Mediante su segunda cuestión prejudicial, el tribunal remitente pide sustancialmente que se dilucide si el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el considerando 14 del mismo Reglamento, debe interpretarse en el sentido de que, a fin de eximirse de la obligación de compensar a los pasajeros en caso de gran retraso o de cancelación de un vuelo, un transportista aéreo puede invocar una «circunstancia extraordinaria» que no haya afectado al vuelo cancelado o retrasado, sino a un vuelo anterior operado por el propio transportista aéreo mediante la misma aeronave.

50. Como se ha recordado en el apartado 36 de la presente sentencia, el transportista aéreo podrá eximirse de la obligación de compensar a los pasajeros con arreglo a los artículos 5, apartado 1, y 7 del Reglamento n.º 261/2004 si puede probar, en particular, que la cancelación o el gran retraso del vuelo de que se trate se debe a «circunstancias extraordinarias».

51. A este respecto, ha de señalarse, por una parte, que ni los considerandos 14 y 15 del Reglamento n.º 261/2004 ni el artículo 5, apartado 3, del mismo Reglamento limitan la facultad reconocida a los transportistas aéreos de invocar una «circunstancia extraordinaria» al único supuesto de que la referida circunstancia haya afectado al vuelo retrasado o cancelado, con exclusión del supuesto de que la circunstancia extraordinaria haya afectado a un vuelo anterior realizado por la misma aeronave.

52. Por otra parte, el objetivo de lograr un equilibrio entre los intereses de los pasajeros aéreos y los intereses de los transportistas aéreos, que presidió la adopción del Reglamento n.º 261/2004 (sentencias de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros, C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716, apartado 67, y de 23 de octubre de 2012, Nelson y otros, C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657, apartado 39), supone tener en cuenta las modalidades de explotación de las aeronaves por los transportistas aéreos y, en particular, el hecho, señalado por los interesados parte en el presente procedimiento, de que, al menos en lo que respecta a determinadas categorías de vuelos, una misma aeronave puede realizar varios vuelos sucesivos en un mismo día, lo que implica que cualquier circunstancia extraordinaria que afecte a una aeronave en un vuelo anterior repercutirá sobre el vuelo o los vuelos posteriores.

53. Por lo tanto, un transportista aéreo debe tener la posibilidad, a fin de eximirse de la obligación de compensar a los pasajeros en caso de gran retraso o de cancelación de un vuelo, de invocar una «circunstancia extraordinaria» que haya afectado a un vuelo anterior operado por el propio transportista mediante la misma aeronave.

54. Ahora bien, habida cuenta no solo del objetivo enunciado en el considerando 1 del Reglamento n.º 261/2004 de garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros, sino también del tenor literal del artículo 5, apartado 3, del mismo Reglamento, para poder invocar tal circunstancia extraordinaria es preciso que exista una relación de causalidad directa entre el acaecimiento de la circunstancia que haya afectado al vuelo anterior y el retraso o la cancelación del vuelo posterior, extremo que incumbirá determinar al tribunal remitente a la luz de los elementos de hecho de que disponga y teniendo en cuenta, en particular, las condiciones de explotación de la aeronave de que se trate.

55. Habida cuenta de lo anterior, procede responder a la segunda cuestión prejudicial que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el considerando 14 del mismo Reglamento, debe interpretarse en el sentido de que, a fin de eximirse de la obligación de compensar a los pasajeros en caso de gran retraso o de cancelación de un vuelo, el transportista aéreo de que se trate podrá invocar una «circunstancia extraordinaria» que haya afectado a un vuelo anterior operado por el propio transportista mediante la misma aeronave, siempre que exista una relación de causalidad directa entre el acaecimiento de la circunstancia extraordinaria y el retraso o la cancelación del vuelo posterior, extremo que incumbirá determinar al tribunal remitente teniendo en cuenta, en particular, el modo en que el transportista aéreo explota la aeronave afectada.

Sobre la tercera cuestión prejudicial

56. Mediante su tercera cuestión prejudicial, el tribunal remitente pide sustancialmente que se dilucide si el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el considerando 14 del mismo Reglamento, debe interpretarse en el sentido de que el hecho de que un transportista aéreo proceda al transporte alternativo de un pasajero, por haber resultado afectada la aeronave que transportaba a este por una circunstancia extraordinaria, mediante un vuelo operado por el propio transportista y en el cual dicho pasajero llega al día siguiente del inicialmente previsto constituye una «medida razonable» que exime al transportista aéreo de la obligación de compensación prevista en los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, del citado Reglamento.

57. Como se ha recordado en el apartado 36 de la presente sentencia, en el supuesto de que se produzca una circunstancia extraordinaria, el transportista aéreo que efectúa el vuelo únicamente quedará exento de la obligación de compensación establecida en los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, del Reglamento n.º

261/2004 si puede probar que ha adoptado las medidas adaptadas a la situación utilizando todo el personal o el material y los medios económicos de que disponía para evitar que tal circunstancia provocara la cancelación o el gran retraso del vuelo de que se trataba, sin que se le pueda exigir, no obstante, que acepte sacrificios insoportables en relación con la capacidad de su empresa en el momento pertinente.

58. De conformidad con el objetivo de garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros —enunciado en el considerando 1 del Reglamento n.º 261/2004— y con la exigencia de un transporte alternativo razonable, satisfactorio y lo antes posible de los pasajeros afectados por la cancelación de un vuelo o por un gran retraso del mismo —prevista en los considerandos 12 y 13 y en el artículo 8, apartado 1, del mismo Reglamento—, de lo anterior se deduce que, en caso de producirse una circunstancia extraordinaria, el transportista aéreo que pretende eximirse de la obligación de compensar a los pasajeros, prevista en los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7 del citado Reglamento, mediante la adopción de las medidas razonables recordadas en el apartado anterior no puede, en principio, limitarse a ofrecer a los pasajeros afectados un transporte alternativo a su destino final en el vuelo siguiente operado por él mismo y que llega a su destino al día siguiente del inicialmente previsto.

59. En efecto, la diligencia que se exige a dicho transportista aéreo para permitirle eximirse de la obligación de compensación supone que haya utilizado todos los medios a su disposición para garantizar un transporte alternativo razonable, satisfactorio y lo antes posible, entre los que figura la búsqueda de otros vuelos, directos o con escala, eventualmente operados por otras compañías aéreas, pertenezcan o no a la misma alianza aérea, y que no lleguen con tanto retraso como el siguiente vuelo del transportista aéreo de que se trata.

60. Por lo tanto, únicamente si no existe plaza disponible en otro vuelo, directo o con escala, que permita al pasajero afectado llegar a su destino final con un retraso menor que el del siguiente vuelo del transportista aéreo de que se trate o si la realización de ese transporte alternativo supone para el transportista aéreo un sacrificio insoportable en relación con la capacidad de su empresa en el momento pertinente, deberá considerarse que el transportista aéreo ha utilizado todos los medios de que disponía al ofrecer al pasajero un transporte alternativo en el siguiente vuelo operado por él mismo.

61. Por lo tanto, procede responder a la tercera cuestión prejudicial que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el considerando 14 del mismo Reglamento, debe interpretarse en el sentido de que el hecho de que un transportista aéreo proceda al transporte alternativo de un pasajero, por haber resultado afectada la aeronave que transportaba a este por una circunstancia extraordinaria, mediante un vuelo operado por el propio transportista y en el cual dicho pasajero llega al día siguiente del inicialmente previsto no constituye una «medida razonable» que exima al transportista aéreo de la obligación de compensación prevista en los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, del citado Reglamento, salvo que no existiera otra posibilidad de transporte alternativo, directo o con escala, en un vuelo operado por él mismo o por cualquier otra compañía aérea y que llegara con un retraso menor que el del siguiente vuelo del transportista aéreo de que se trate o que la realización de tal transporte alternativo hubiera supuesto para el transportista aéreo un sacrificio insoportable en relación con la capacidad de su empresa en el momento pertinente, extremo que corresponderá apreciar al tribunal remitente.

Costas

62. 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 Cuarta) 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 mismo Reglamento, debe interpretarse en el sentido de que el comportamiento conflictivo de un pasajero que haya justificado que el

comandante de la aeronave desviara el vuelo de que se trate hacia un aeropuerto diferente del aeropuerto de llegada, a fin de desembarcar a dicho pasajero y descargar su equipaje, está comprendido en el concepto de «circunstancia extraordinaria», en el sentido del citado precepto, salvo que el transportista aéreo hubiese contribuido a que se produjera el comportamiento conflictivo o no hubiese adoptado las medidas adecuadas a la vista de los primeros signos de tal comportamiento, extremo que corresponderá comprobar al tribunal remitente.

2) El artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el considerando 14 del mismo Reglamento, debe interpretarse en el sentido de que, a fin de eximirse de la obligación de compensar a los pasajeros en caso de gran retraso o de cancelación de un vuelo, el transportista aéreo de que se trate podrá invocar una «circunstancia extraordinaria» que haya afectado a un vuelo anterior operado por el propio transportista mediante la misma aeronave, siempre que exista una relación de causalidad directa entre el acaecimiento de la circunstancia extraordinaria y el retraso o la cancelación del vuelo posterior, extremo que incumbirá determinar al tribunal remitente teniendo en cuenta, en particular, el modo en que el transportista aéreo explota la aeronave afectada.

3) El artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el considerando 14 del mismo Reglamento, debe interpretarse en el sentido de que el hecho de que un transportista aéreo proceda al transporte alternativo de un pasajero, por haber resultado afectada la aeronave que transportaba a este por una circunstancia extraordinaria, mediante un vuelo operado por el propio transportista y en el cual dicho pasajero llega al día siguiente del inicialmente previsto no constituye una «medida razonable» que exima al transportista aéreo de la obligación de compensación prevista en los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, del citado Reglamento, salvo que no existiera otra posibilidad de transporte alternativo, directo o con escala, en un vuelo operado por él mismo o por cualquier otra compañía aérea y que llegara con un retraso menor que el del siguiente vuelo del transportista aéreo de que se trate o que la realización de tal transporte alternativo hubiera supuesto para el transportista aéreo un sacrificio insoportable en relación con la capacidad de su empresa en el momento pertinente, extremo que corresponderá apreciar al tribunal remitente.

Firmas

Fuente sitio en internet del Tribunal de Justicias