

BASE DE DATOS DE Norma DEF.-

Referencia: NCJ065479

TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA

Sentencia de 22 de abril de 2021

Sala Cuarta

Asunto n.º C-826/19

SUMARIO:

Transporte aéreo. Retraso de un vuelo inferior a tres horas por condiciones meteorológicas. Desvío del vuelo a otro aeropuerto de la misma región. Gastos de transporte desde el aeropuerto efectivo de llegada hasta el aeropuerto de destino contratado.

El Tribunal de Justicia declara que:

1) El artículo 8.3 del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91, debe interpretarse en el sentido de que, en el caso de que un vuelo se desvíe a un aeropuerto que preste servicio a la misma ciudad que el aeropuerto para el que se efectuó la reserva, la asunción de los **gastos de transporte de los pasajeros entre ambos aeropuertos**, prevista en dicha disposición, no está supeditada al requisito de que el primer aeropuerto esté situado en el territorio de la misma ciudad o de la misma región que el segundo aeropuerto.

2) Los artículos 5.1 c), 7.1 y 8.3 del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que un vuelo desviado que aterriza en un aeropuerto distinto del aeropuerto para el que se efectuó la reserva pero existente en la misma ciudad o región **no puede conferir al pasajero un derecho a compensación por cancelación de vuelo**. No obstante, el pasajero de un vuelo desviado a un aeropuerto alternativo existente en la misma ciudad o región que el aeropuerto para el que se efectuó la reserva tiene derecho, en principio, a una **compensación** en virtud de dicho Reglamento cuando llega a su **destino final con tres horas o más de retraso** con respecto a la hora de llegada inicialmente programada por el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo.

3) Los artículos 5, 7 y 8.3 del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que, **para determinar la magnitud del retraso sufrido** en la llegada por un pasajero de un vuelo desviado que ha aterrizado en un aeropuerto distinto de aquel para el que efectuó la reserva pero existente en la misma ciudad o región, procede tomar como referencia la hora a la que el pasajero llega efectivamente, al término de su transporte, al aeropuerto para el que efectuó la reserva o, en su caso, a otro lugar cercano convenido con el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo.

4) El artículo 5.3 del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que, para **eximirse de su obligación de compensar a los pasajeros** en caso de gran retraso en la llegada de un vuelo, un transportista aéreo puede invocar una circunstancia extraordinaria que no afectó a dicho vuelo retrasado, sino a un vuelo anterior operado por él mismo mediante la misma aeronave en el marco de la antepenúltima rotación de esa aeronave, siempre que exista una relación de causalidad directa entre el acaecimiento de dicha circunstancia y el gran retraso en la llegada del vuelo posterior, extremo que corresponde apreciar al tribunal remitente, teniendo especialmente en cuenta el modo de explotación de la aeronave de que se trate por el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo.

5) El artículo 8.3 del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que, cuando un vuelo desviado aterriza en un aeropuerto distinto de aquel para el que se efectuó la reserva pero existente en la misma ciudad o región, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo está obligado a **ofrecer por iniciativa propia al pasajero la asunción de los gastos de transporte** hasta el aeropuerto de destino para el que efectuó la reserva o, en su caso, hasta otro lugar cercano convenido con dicho pasajero.

6) El artículo 8.3, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que el incumplimiento por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo de su obligación de asumir los gastos de transporte de un pasajero desde el aeropuerto de llegada hasta el aeropuerto para el que efectuó la reserva o hasta otro lugar convenido con el pasajero no confiere a este último un derecho a una compensación a tanto alzado con arreglo al artículo 7, apartado 1, de dicho Reglamento. En cambio, tal incumplimiento genera, en favor de dicho pasajero, **un derecho al reembolso** de las cantidades en las que haya incurrido y que, a la vista de las circunstancias propias de cada caso, resulten necesarias, apropiadas y razonables para paliar la deficiencia del transportista.

PRECEPTOS:

Reglamento (CE) nº 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. 2, 4.3 y 5 a 9.

PONENTE:

Don D. Šváby.

En el asunto C-826/19,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Austria), mediante resolución de 29 de octubre de 2019, recibida en el Tribunal de Justicia el 13 de noviembre de 2019, en el procedimiento entre

WZ

y

Austrian Airlines AG,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta),

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

Abogado General: Sr. P. Pikamäe;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de WZ, por la Sra. F. Puschkarski, Rechtsanwältin;
- en nombre del Gobierno austriaco, por los Sres. A. Posch y G. Kunnert y por la Sra. J. Schmoll, en calidad de agentes;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. G. Braun y R. Pethke y por la Sra. N. Yerrell, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 3 de diciembre de 2020;

dicta la siguiente

Sentencia

1. La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 5 a 9, 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 WZ y Austrian Airlines AG en relación con una solicitud de compensación de las molestias derivadas del desvío de un vuelo a un aeropuerto de destino distinto de aquel para el que se efectuó la reserva pero situado en una misma zona geográfica.

Marco jurídico

3. En los considerandos 1 a 4, 14 y 15 del Reglamento n.º 261/2004 se expone 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.

(2) Las denegaciones de embarque y las cancelaciones o los grandes retrasos de los vuelos ocasionan graves trastornos y molestias a los pasajeros.

(3) A pesar de que el Reglamento (CEE) n.º 295/91 del Consejo, de 4 de febrero de 1991, por el que se establecen normas comunes relativas a un sistema de compensación por denegación de embarque en el transporte aéreo regular [(DO 1991, L 36, p. 5)], estableció un régimen de protección básica del pasajero, el número de pasajeros a los que se deniega el embarque contra su voluntad sigue siendo demasiado alto, al igual que el de los afectados por cancelaciones sin aviso previo y el de los afectados por los largos retrasos.

(4) La Comunidad debe por ello reforzar las normas mínimas comunes de protección establecidas por dicho Reglamento con el fin de consolidar los derechos de los pasajeros y, al mismo tiempo, garantizar que los transportistas aéreos desarrollan sus actividades en condiciones armonizadas en un mercado liberalizado.

[...]

(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, aun que el transportista aéreo interesado haya hecho todo lo posible por evitar dichos retrasos o cancelaciones.»

4. El artículo 2 de dicho Reglamento, que lleva por título «Definiciones», dispone lo siguiente:

«A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

[...]

h) destino final, el destino que figura en el billete presentado en el mostrador de facturación o, en caso de vuelos con conexión directa, el destino correspondiente al último vuelo; no se tomarán en consideración vuelos de conexión alternativos si se respeta la hora de llegada inicialmente programada;

[...]

l) cancelación, la no realización de un vuelo programado y en el que había reservada al menos una plaza.»

5. El artículo 4 de dicho Reglamento, titulado «Denegación de embarque», establece lo siguiente en su apartado 3:

«En caso de que deniegue el embarque a los pasajeros contra la voluntad de estos, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo deberá compensarles inmediatamente de conformidad con el artículo 7 y prestarles asistencia de conformidad con los artículos 8 y 9.»

6. El artículo 5 de ese mismo Reglamento, que lleva por título «Cancelación de vuelos», establece cuanto sigue en sus apartados 1 y 3:

«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:

[...]

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.

[...]

3. Un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no está obligado a pagar una compensación conforme al artículo 7 si puede probar que la cancelación se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables.»

7. El artículo 6 del Reglamento n.º 261/2004, que lleva por título «Retraso», dispone lo siguiente:

«1. Si un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo prevé el retraso de un vuelo con respecto a la hora de salida prevista:

- a) de dos horas o más en el caso de todos los vuelos de 1 500 kilómetros o menos, o
- b) de tres horas o más en el caso de todos los vuelos intracomunitarios de más de 1 500 kilómetros y de todos los demás vuelos de entre 1 500 y 3 500 kilómetros, o
- c) de cuatro horas o más en el caso de todos los vuelos no comprendidos en las letras a) o b),

el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá a los pasajeros la asistencia especificada en:

- i) la letra a) del apartado 1 y el apartado 2 del artículo 9, y
- ii) las letras b) y c) del apartado 1 del artículo 9 cuando la hora de salida prevista sea como mínimo al día siguiente a la hora previamente anunciada, y
- iii) la letra a) del apartado 1 del artículo 8 cuando el retraso es de cinco horas como mínimo.

2. En cualquier caso, se ofrecerá la asistencia dentro de los límites de tiempo establecidos más arriba con respecto a cada tramo de distancias.»

8. El artículo 7 de este Reglamento, que lleva por título «Derecho a compensación», dispone, en sus apartados 1 y 2, cuanto sigue:

«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.»

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

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

- a) – el reembolso en siete días, según las modalidades del apartado 3 del artículo 7, del coste íntegro del billete en el precio al que se compró, correspondiente a la parte o partes del viaje no efectuadas y a la parte o partes

del viaje efectuadas, si el vuelo ya no tiene razón de ser en relación con el plan de viaje inicial del pasajero, junto con, cuando proceda:

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

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

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

[...]

3. En el caso de las ciudades o regiones en las que existan varios aeropuertos, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo que ofrezca al pasajero un vuelo a otro aeropuerto distinto de aquel para el que se efectuó la reserva deberá correr con los gastos de transporte del pasajero desde ese segundo aeropuerto, bien hasta el aeropuerto para el que efectuó la reserva, bien hasta otro lugar cercano convenido con el pasajero.»

10. El artículo 9 del Reglamento n.º 261/2004, que lleva por título «Derecho a atención», dispone lo siguiente en su apartado 1:

«Cuando se haga referencia a este artículo, se ofrecerá gratuitamente a los pasajeros:

[...]

c) transporte entre el aeropuerto y el lugar de alojamiento (hotel u otros).

[...]»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

11. WZ adquirió de Austrian Airlines, mediante una única reserva, un viaje compuesto por dos vuelos para un viaje compuesto por dos vuelos que debían tener lugar el 21 de mayo de 2018, el primero entre Klagenfurt (Austria) y Viena (Austria), con salida prevista a las 18.35 y llegada prevista a las 19.20, y el segundo entre Viena y Berlín (Alemania), con salida prevista a las 21.00 y llegada prevista a las 22.20 al aeropuerto de Berlín Tegel.

12. Como las condiciones meteorológicas reinantes durante la antepenúltima rotación de la aeronave que debía efectuar el vuelo entre Viena y Berlín generaron un retraso que se repercutió en los siguientes vuelos efectuados por dicha aeronave, el vuelo reservado por WZ despegó del aeropuerto de Viena a las 22.07 y, al no haber podido aterrizar en el aeropuerto de Berlín Tegel debido a la prohibición de los vuelos nocturnos en vigor, fue desviado al aeropuerto de Berlín Schönefeld, situado en el estado federado de Brandeburgo (Alemania), próximo al estado federado de Berlín (Alemania), donde aterrizó a las 23.18.

13. WZ presentó una demanda ante el Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Distrito de Schwechat, Austria) solicitando que se condenara a Austrian Airlines a abonarle la cantidad de 250 euros en concepto de compensación en virtud del artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el artículo 7, apartado 1, de dicho Reglamento. Basaba su pretensión, por un lado, en el retraso en la llegada del vuelo (a las 23.18 en lugar de a las 22.20) y, por otro, en el hecho de que Austrian Airlines había incumplido su obligación de ofrecerle un transporte complementario desde el aeropuerto de Berlín Schönefeld hasta el aeropuerto de Berlín Tegel. Según WZ, el artículo 8, apartado 3, del citado Reglamento no es aplicable a su situación, porque el aeropuerto de Berlín Schönefeld no está situado en el estado federado de Berlín.

14. En su contestación, Austrian Airlines solicitó que se desestimara la demanda, alegando, en primer lugar, que WZ había llegado a su destino final con un retraso de tan solo 58 minutos; en segundo lugar, que WZ habría podido desplazarse fácilmente a su domicilio, distante 24 km del aeropuerto de Berlín Schönefeld, utilizando un medio de transporte adicional; en tercer lugar, que el retraso se debía a circunstancias extraordinarias, en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, a saber, graves problemas meteorológicos que se produjeron durante la antepenúltima rotación de la aeronave.

15. Mediante sentencia de 24 de junio de 2019, el Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Distrito de Schwechat) desestimó la demanda por considerar, por un lado, que el desvío del vuelo de que se trata en el litigio principal no había supuesto una modificación esencial del itinerario del vuelo, de modo que debía considerarse que este se había retrasado, y no anulado, y, por otro lado, que el retraso no alcanzaba una duración de tres horas o más.

16. WZ apeló dicha sentencia ante el Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Austria).

17. Este último Tribunal alberga dudas, en primer lugar, acerca de si los hechos de que se trata en el litigio principal deben entenderse como una cancelación o un retraso de vuelo o como un supuesto distinto; en segundo lugar, si Austrian Airlines puede invocar el acaecimiento de circunstancias extraordinarias, en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, y, en tercer lugar, si ese transportista debe abonar una compensación debido a un eventual incumplimiento de las obligaciones de asistencia y atención que le incumben.

18. En estas circunstancias, el Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Debe interpretarse el artículo 8, apartado 3, del Reglamento [n.º 261/2004] en el sentido de que debe aplicarse a dos aeropuertos que se encuentran a corta distancia del centro de una ciudad, si bien solo uno se sitúa en el término municipal, mientras que el otro se ubica en el estado federado vecino?

2) ¿Deben interpretarse los artículos 5, apartado 1, letra c), 7, apartado 1, y 8, apartado 3, del Reglamento [n.º 261/2004] en el sentido de que, en caso de aterrizaje en otro aeropuerto de destino situado en la misma ciudad o en la misma región, existe un derecho a obtener una compensación por cancelación del vuelo?

3) ¿Deben interpretarse los artículos 6, apartado 1, 7, apartado 1, y 8, apartado 3, del Reglamento [n.º 261/2004] en el sentido de que, en caso de aterrizaje en otro aeropuerto situado en la misma ciudad o en la misma región, existe un derecho a obtener una compensación por gran retraso?

4) ¿Deben interpretarse los artículos 5, 7 y 8, apartado 3, del Reglamento [n.º 261/2004] en el sentido de que, para determinar si un pasajero aéreo ha perdido tres horas o más en el sentido de la sentencia [de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros (C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716)], el retraso se calcula en función de la hora de aterrizaje en el otro aeropuerto de destino o en función de la hora del transporte del pasajero aéreo desde ese segundo aeropuerto, bien hasta el aeropuerto para el que efectuó la reserva, bien hasta otro lugar cercano convenido con el pasajero?

5) ¿Debe interpretarse el artículo 5, apartado 3, del Reglamento [n.º 261/2004] en el sentido de que un transportista aéreo que opera vuelos de forma rotativa puede invocar un hecho, en concreto una reducción de la ratio de aproximaciones debida a una tormenta que se produjo en la antepenúltima rotación del vuelo afectado?

6) ¿Debe interpretarse el artículo 8, apartado 3, del Reglamento [n.º 261/2004] en el sentido de que, en caso de aterrizaje en otro aeropuerto de destino, el transportista aéreo debe ofrecer el transporte a otro lugar por propia iniciativa o en el sentido de que el pasajero aéreo debe solicitar el transporte?

7) ¿Deben interpretarse los artículos 7, apartado 1, 8, apartado 3, y 9, apartado 1, letra c), del Reglamento [n.º 261/2004] en el sentido de que el pasajero aéreo tiene derecho a una compensación por el incumplimiento de las obligaciones de asistencia y atención establecidas en los artículos 8 y 9?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Primera cuestión prejudicial

19. Mediante su primera cuestión prejudicial, el tribunal remitente pregunta, en esencia, si el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que, en el caso de que un vuelo sea desviado a un aeropuerto que preste servicio a la misma ciudad que el aeropuerto para el que se efectuó la reserva, la asunción de los gastos de transporte de los pasajeros entre ambos aeropuertos, prevista en dicha disposición, está supeditada al requisito de que el primer aeropuerto esté situado en el territorio de la misma ciudad o de la misma región que el segundo aeropuerto.

20. A este respecto, si bien el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 establece que la asunción de los gastos de transporte de los pasajeros desde el aeropuerto efectivo de llegada, bien hasta el aeropuerto de llegada para el que se efectuó la reserva, bien hasta otro lugar cercano convenido entre el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo y el pasajero, se aplicará «en el caso de las ciudades o regiones en las que existan varios aeropuertos», ni esta disposición ni el artículo 2 de dicho Reglamento, que define diversos conceptos a efectos de este, ni ninguna otra disposición del citado Reglamento precisan qué debe entenderse por «ciudades o regiones en las que existan varios aeropuertos».

21. Además, dado que el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 no contiene, en relación con esos conceptos, ninguna remisión al Derecho nacional, deben ser objeto de una interpretación autónoma, de manera que se apliquen de modo uniforme en la Unión Europea (véase, por analogía, la sentencia de 4 de septiembre de 2014, Germanwings, C-452/13, EU:C:2014:2141, apartados 16 y 17).

22. En este contexto, es preciso recordar que la determinación del significado y del alcance de los términos no definidos en el Derecho de la Unión debe efectuarse conforme al sentido habitual de estos en el lenguaje corriente, teniendo también en cuenta el contexto en el que se utilizan y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forman parte (sentencia de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, apartado 17).

23. Por lo que respecta al sentido habitual en el lenguaje corriente de los términos «ciudad o región», si bien es cierto que, considerados aisladamente, estos términos designan territorios cuya extensión está delimitada por fronteras, definidas por normas constitucionales, legislativas o reglamentarias del Estado del que forman parte tales territorios, esos mismos términos, considerados conjuntamente en forma de enumeración y precisados por la expresión «en las que existan varios aeropuertos», que figura en el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, deben entenderse en el sentido de que remiten tanto menos a una entidad territorial infraestatal determinada, de naturaleza administrativa o política, cuanto a un territorio caracterizado por la presencia de aeropuertos que están muy próximos a este último al cual prestan servicio.

24. De lo anterior se deriva que el hecho de que el aeropuerto efectivo de llegada y el aeropuerto de llegada para el que se efectuó la reserva estén situados en el territorio de entidades territoriales infraestatales distintas es irrelevante para la aplicación del artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004.

25. Tal interpretación viene corroborada por los objetivos que persigue el Reglamento n.º 261/2004.

26. En efecto, por un lado, el Reglamento n.º 261/2004 tiene por objeto, como resulta de sus considerandos 1, 2 y 4, garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros y consumidores, consolidando sus derechos en diversas situaciones que les ocasionan graves trastornos y molestias y reparando estos últimos de forma estandarizada e inmediata (véase, en este sentido, la sentencia de 22 de junio de 2016, Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, apartado 26).

27. Ahora bien, adoptar una interpretación restrictiva de los términos «ciudad o región», como la que preconiza el demandante en el litigio principal, en el sentido de que el aeropuerto efectivo de llegada y el aeropuerto de llegada para el que se efectuó la reserva deben estar situados en el territorio de una misma ciudad o una misma región, entendiéndose cada uno de esos términos conforme al Derecho nacional, privaría al pasajero cuyo vuelo se ha desviado a un aeropuerto alternativo que, aun estando situado cerca del aeropuerto para el que efectuó la reserva, se encuentre en el territorio de otra ciudad u otra región del derecho a que se asuman los gastos de transporte, establecido en el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, y comprometería, como consecuencia, el objetivo de garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros aéreos perseguido por dicho Reglamento.

28. Por otro lado, el Reglamento n.º 261/2004 también tiene como objetivo, conforme a su considerando 4, garantizar que los transportistas aéreos desarrollen sus actividades en condiciones armonizadas en un mercado liberalizado. Pues bien, dar preferencia a la interpretación restrictiva de los términos «ciudad o región», tal como se ha expuesto en el apartado anterior, tendría como consecuencia hacer depender de las normas constitucionales, legislativas o reglamentarias propias de cada Estado miembro la asunción, por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, de los gastos de transporte, con arreglo al artículo 8, apartado 3, de dicho Reglamento.

29. Por último, esta misma interpretación restrictiva de la expresión «ciudades o regiones en las que existan varios aeropuertos» privaría de eficacia al artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004. En efecto, resultaría especialmente difícil, incluso imposible, que el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo propusiera al pasajero el desvío de un vuelo a un aeropuerto alternativo situado fuera del territorio de la ciudad o de la región donde se encuentra el aeropuerto de llegada para el que se efectuó la reserva, aun cuando dicho aeropuerto alternativo estuviera muy próximo al territorio de la ciudad o de la región donde esté situado el aeropuerto para el que se efectuó la reserva.

30. Habida cuenta de lo anterior, procede responder a la primera cuestión prejudicial que el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que, en el caso de que un vuelo se desvíe a un aeropuerto que preste servicio a la misma ciudad que el aeropuerto para el que se efectuó la reserva, la asunción de los gastos de transporte de los pasajeros entre ambos aeropuertos, prevista en dicha disposición, no está supeditada al requisito de que el primer aeropuerto esté situado en el territorio de la misma ciudad o de la misma región que el segundo aeropuerto.

Cuestiones prejudiciales segunda y tercera

31. Mediante sus cuestiones prejudiciales segunda y tercera, que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 5, apartado 1, letra c), el artículo 7, apartado 1, y el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que un vuelo desviado que aterriza en un aeropuerto distinto del aeropuerto para el que se efectuó la reserva pero existente en la misma ciudad o región puede conferir al pasajero un derecho a compensación por cancelación o por gran retraso que afecte a dicho vuelo.

32. Con carácter preliminar, es preciso señalar que, en la resolución de remisión, el tribunal remitente se refiere también al artículo 6, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004, relativo al supuesto de gran retraso en la salida de un vuelo. Sin embargo, de dicha resolución de remisión se desprende que el tribunal remitente se pregunta, en realidad, si un vuelo desviado que aterriza en un aeropuerto alternativo muy próximo al territorio en el que está situado el aeropuerto de llegada para el que se efectuó la reserva puede conferir al pasajero afectado un derecho a compensación basado, bien en una cancelación de vuelo, en el sentido del artículo 5, apartado 1, letra c), de dicho Reglamento, bien en un gran retraso de tres horas o más en la llegada, en el sentido de la sentencia de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros (C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716). Por consiguiente, el artículo 6, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 no es pertinente para proporcionar al tribunal remitente una respuesta útil a fin de resolver el litigio principal.

33. Una vez hecha esta precisión, procede recordar, en primer lugar, que el artículo 2, letra l), de dicho Reglamento define la «cancelación» como «la no realización de un vuelo programado y en el que había reservada al menos una plaza».

34. A este respecto, el Tribunal de Justicia ha declarado que un vuelo consiste, esencialmente, en una operación de transporte aéreo y que, por lo tanto, constituye en cierto modo una «unidad» de este tipo de transporte realizada por un transportista aéreo que fija su itinerario (sentencia de 10 de julio de 2008, Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, apartado 40). Además, ha precisado que el itinerario constituye un elemento esencial del vuelo, el cual se efectúa conforme a una programación fijada con antelación por el transportista (sentencia de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros, C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716, apartado 30).

35. Dado que el término «itinerario» designa el recorrido que ha de efectuar el avión desde el aeropuerto de salida hasta el aeropuerto de llegada, según una cronología establecida, para que un vuelo pueda considerarse realizado no basta con que el avión haya salido conforme al itinerario previsto, sino que es necesario también que haya alcanzado su destino tal como figura en dicho itinerario (sentencia de 13 de octubre de 2011, Sousa Rodríguez y otros, C-83/10, EU:C:2011:652, apartado 28).

36. Así pues, no puede considerarse que un vuelo se ha efectuado cuando se ha desviado a un aeropuerto distinto del aeropuerto de destino para el que se efectuó la reserva, de modo que dicho vuelo debe considerarse, en principio, como un vuelo cancelado, en el sentido del artículo 2, letra l), del Reglamento n.º 261/2004, que puede dar derecho a compensación con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, apartado 1, letra c), en relación con el artículo 7 de dicho Reglamento.

37. No obstante, en el caso particular de que el aeropuerto al que se haya desviado el vuelo se encuentre en la misma ciudad o región que el aeropuerto de destino para el que se efectuó la reserva, no sería conforme ni con la finalidad de dicho Reglamento ni con el principio de igualdad de trato asimilar el desvío del vuelo a una cancelación del vuelo.

38. En efecto, por un lado, es preciso señalar que, además del objetivo principal perseguido por el Reglamento n.º 261/2004, que consiste, como se ha recordado en el apartado 26 de la presente sentencia, en garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros y los consumidores, dicho Reglamento persigue también objetivos secundarios implícitos, entre los que figura el de reducir, de antemano, el número de cancelaciones de vuelos (véase, en este sentido, la sentencia de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, apartado 83).

39. Por otra parte, es preciso añadir que, mediante la adopción de dicho Reglamento, el legislador de la Unión también pretendió lograr el equilibrio entre los intereses de los pasajeros aéreos y los de los transportistas aéreos (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).

40. En este contexto, hay que señalar que el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, interpretado a la luz de sus considerandos 1 a 4, persigue un objetivo específico en la medida en que pretende evitar que se produzcan graves trastornos y molestias que el pasajero podría sufrir en caso de cancelación del vuelo, y no compensar las consecuencias de esas molestias, disuadiendo al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo de cancelarlo y concediéndole cierto margen de maniobra para ofrecer al pasajero un transporte alternativo hasta su destino final mediante el desvío del vuelo a un aeropuerto alternativo existente en la misma ciudad o región y la asunción de los gastos de transporte desde dicho aeropuerto, bien hasta el aeropuerto de destino para el que efectuó la reserva, bien hasta cualquier otro lugar cercano convenido con el pasajero.

41. Por otro lado, según reiterada jurisprudencia, todo acto de Derecho de la Unión debe interpretarse de conformidad con el conjunto del Derecho primario, incluido el principio de igualdad de trato, que exige que las situaciones comparables no reciban un trato diferente y que no se traten de manera idéntica situaciones distintas, a no ser que ese trato esté objetivamente justificado (sentencia de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros, C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716, apartado 48).

42. Pues bien, sería contrario al principio de igualdad de trato asimilar un vuelo desviado a un aeropuerto distinto de aquel para el que se efectuó la reserva pero existente en la misma ciudad o región a un vuelo cancelado. En efecto, tal asimilación conduciría, como señaló el Abogado General en los puntos 59 y 60 de sus conclusiones, a reconocer al pasajero de ese vuelo un derecho a compensación en virtud del artículo 5, apartado 1, letra c), y del artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004, incluso cuando, al término del transporte, el pasajero llegase al aeropuerto para el que se efectuó la reserva o a cualquier otro lugar convenido con un retraso de menos de tres horas, mientras que se denegaría ese derecho a compensación al pasajero de un vuelo que hubiera aterrizado en el aeropuerto para el que se efectuó la reserva con un retraso de menos de tres horas, siendo así que este último pasajero habría sufrido una molestia similar a la del primer pasajero.

43. En cambio, en segundo lugar, surgen graves trastornos y molestias cuando el pasajero de un vuelo desviado a un aeropuerto alternativo existente en la misma ciudad o región sufre un gran retraso en la llegada y alcanza su destino final con un retraso de tres horas o más con respecto a la hora de llegada inicialmente programada. En esta situación, el pasajero tiene, en principio, derecho a compensación en virtud del Reglamento n.º 261/2004 cuando sufre un gran retraso de tres horas o más en la llegada, en el sentido de la sentencia de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros (C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716).

44. Habida cuenta de lo anterior, procede responder a las cuestiones prejudiciales segunda y tercera que los artículos 5, apartado 1, letra c), 7, apartado 1, y 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que un vuelo desviado que aterriza en un aeropuerto distinto del aeropuerto para el que se efectuó la reserva pero existente en la misma ciudad o región no puede conferir al pasajero un derecho a compensación por cancelación de vuelo. No obstante, el pasajero de un vuelo desviado a un aeropuerto alternativo existente en la misma ciudad o región que el aeropuerto para el que se efectuó la reserva tiene derecho, en principio, a una compensación en virtud de dicho Reglamento cuando llega a su destino final con tres horas o más de retraso con respecto a la hora de llegada inicialmente programada por el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo.

Cuarta cuestión prejudicial

45. Mediante su cuarta cuestión prejudicial, el tribunal remitente pregunta, en esencia, si los artículos 5, 7 y 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que, para determinar la magnitud del retraso sufrido en la llegada por un pasajero de un vuelo desviado que ha aterrizado en un aeropuerto distinto de aquel para el que efectuó la reserva pero existente en la misma ciudad o región, procede tomar como referencia la hora de llegada al aeropuerto alternativo o la hora de llegada, después del transporte, al aeropuerto para el que efectuó la reserva o, en su caso, a otro lugar cercano convenido con el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo.

46. En primer lugar, del tenor del artículo 5, apartado 1, letra c), y de los artículos 7 y 8 del Reglamento n.º 261/2004 resulta que estas disposiciones se refieren al concepto de «destino final», que se define, en el artículo 2, letra h), del citado Reglamento, como el destino que figura en el billete presentado en el mostrador de facturación o, en caso de vuelos con conexión directa, el destino correspondiente al último vuelo.

47. En segundo lugar, el Tribunal de Justicia ha precisado que, dado que la molestia que constituye la pérdida de tiempo se materializa en la llegada al destino final, la magnitud del retraso debe apreciarse, a efectos de la compensación establecida en el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004, con respecto a la hora de llegada prevista

a dicho destino (sentencia de 26 de febrero de 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, apartado 33 y jurisprudencia citada), especificando que dicha hora corresponde a la fijada en el horario de vuelo e indicada en el billete de que dispone el pasajero afectado (auto de 1 de octubre de 2020, FP Passenger Service, C-654/19, EU:C:2020:770, apartado 25).

48. Por consiguiente, para determinar la magnitud del retraso sufrido en la llegada por un pasajero de un vuelo desviado que ha aterrizado en un aeropuerto distinto de aquel para el que efectuó la reserva pero existente en la misma ciudad o región, es preciso referirse a la hora a la que el pasajero llega, al término de su transporte, al aeropuerto para el que efectuó la reserva o, en su caso, a otro lugar cercano convenido con el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo.

49. Habida cuenta de las consideraciones anteriores, los artículos 5, 7 y 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que, para determinar la magnitud del retraso sufrido en la llegada por un pasajero de un vuelo desviado que ha aterrizado en un aeropuerto distinto de aquel para el que efectuó la reserva pero existente en la misma ciudad o región, procede tomar como referencia la hora a la que el pasajero llega efectivamente, al término de su transporte, al aeropuerto para el que efectuó la reserva o, en su caso, a otro lugar cercano convenido con el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo.

Quinta cuestión prejudicial

50. Mediante su quinta 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, para eximirse de su obligación de compensar a los pasajeros en caso de gran retraso en la llegada de un vuelo, un transportista aéreo puede invocar una circunstancia extraordinaria que no afectó a dicho vuelo retrasado, sino a un vuelo anterior operado por él mismo mediante la misma aeronave en el marco de la antepenúltima rotación de esa aeronave.

51. Con carácter preliminar, es preciso señalar que la magnitud del retraso en la llegada de que se trata en el litigio principal no se desprende inequívocamente de los autos que obran en poder del Tribunal de Justicia. En estas circunstancias, y sin perjuicio de que el tribunal remitente determine tal magnitud considerando la respuesta dada a la cuarta cuestión prejudicial, procede responder a la quinta cuestión partiendo de la premisa de que el vuelo sufrió un gran retraso.

52. Debe recordarse que, conforme al artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo puede eximirse de su 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».

53. A este respecto, es preciso señalar, por un lado, que ni los considerandos 14 y 15 del Reglamento n.º 261/2004 ni su artículo 5, apartado 3, 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 dicha circunstancia haya afectado a un vuelo anterior realizado por la misma aeronave (sentencia de 11 de junio de 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, apartado 51).

54. Por otro lado, el objetivo de lograr un equilibrio entre los intereses de los pasajeros aéreos y los intereses de los transportistas aéreos, que, como se ha recordado en el apartado 39 de la presente sentencia, presidió la adopción del Reglamento n.º 261/2004, supone tener en cuenta las modalidades de explotación de las aeronaves por los transportistas aéreos y, en particular, el hecho de que una misma aeronave puede realizar varios vuelos sucesivos en un mismo día, lo que implica que cualquier circunstancia extraordinaria que afecte a esa aeronave en un vuelo anterior repercutirá en su vuelo o vuelos posteriores (sentencia de 11 de junio de 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, apartado 52).

55. Por lo tanto, a fin de eximirse de su obligación de compensar a los pasajeros en caso de gran retraso o de cancelación de un vuelo, un transportista aéreo debe tener la posibilidad de invocar una «circunstancia extraordinaria» que haya afectado a un vuelo anterior operado por él mismo mediante la misma aeronave en el marco de la antepenúltima rotación de dicha aeronave (véase, por analogía, la sentencia de 11 de junio de 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, apartado 53).

56. 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 (véase, en este sentido, la sentencia de 11 de junio de 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, apartado 54).

57. Considerando lo anterior, procede responder a la quinta cuestión prejudicial que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que, para eximirse de su obligación de compensar a los pasajeros en caso de gran retraso en la llegada de un vuelo, un transportista aéreo puede invocar una circunstancia extraordinaria que no afectó a dicho vuelo retrasado, sino a un vuelo anterior operado por él mismo mediante la misma aeronave en el marco de la antepenúltima rotación de esa aeronave, siempre que exista una relación de causalidad directa entre el acaecimiento de dicha circunstancia y el gran retraso en la llegada del vuelo posterior, extremo que corresponde apreciar al tribunal remitente, teniendo especialmente en cuenta el modo de explotación de la aeronave de que se trate por el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo.

Sexta cuestión prejudicial

58. Mediante su sexta cuestión prejudicial, el tribunal remitente pregunta si el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que, cuando un vuelo desviado aterriza en un aeropuerto distinto del aeropuerto para el que se efectuó la reserva pero existente en la misma ciudad o región, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo está obligado a ofrecer por iniciativa propia al pasajero la asunción de los gastos de transporte hasta el aeropuerto de destino para el que se efectuó la reserva o, en su caso, hasta otro lugar cercano convenido con dicho pasajero.

59. Procede recordar que, según el propio tenor literal del artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo que ofrezca al pasajero un vuelo a otro aeropuerto distinto de aquel para el que se efectuó la reserva pero existente en la misma ciudad o región, «deberá correr con los gastos de transporte del pasajero desde ese segundo aeropuerto, bien hasta el aeropuerto para el que efectuó la reserva, bien hasta otro lugar cercano convenido con el pasajero».

60. Si bien del tenor literal de esta disposición se desprende expresamente que confiere a los pasajeros el derecho a que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo corra con los gastos de transporte, no proporciona, en cambio, como ha señalado el Abogado General en el punto 63 de sus conclusiones, ninguna indicación sobre si incumbe a dicho transportista ofrecer a los pasajeros, por propia iniciativa, la asunción de dichos gastos de transporte.

61. Sin embargo, de reiterada jurisprudencia se desprende que las disposiciones que conceden derechos a los pasajeros aéreos deben interpretarse en sentido amplio (sentencia de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros, C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716, apartado 45).

62. Por otra parte, es preciso tener en cuenta, a efectos de dicha interpretación, el objetivo del Reglamento n.º 261/2004, recordado en el apartado 26 de la presente sentencia, consistente en garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros.

63. Por lo tanto, procede interpretar el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, interpretado a la luz de sus considerandos 1 y 2, en el sentido de que incumbe al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo que ha ofrecido al pasajero un vuelo con destino a un aeropuerto distinto de aquel para el que se efectuó la reserva, pero existente en la misma ciudad o región, hacerse cargo, por iniciativa propia, de los gastos de transporte de dicho pasajero desde ese segundo aeropuerto, bien hasta el aeropuerto para el que efectuó la reserva, bien hasta otro lugar cercano convenido con dicho pasajero.

64. En efecto, el desvío de un vuelo hacia un aeropuerto distinto del aeropuerto para el que se efectuó la reserva pero existente en la misma ciudad o región puede generar molestias a los pasajeros afectados cuando, en particular, el transporte hasta el aeropuerto para el que se efectuó la reserva pueda resultar oneroso y complejo de organizar, bien porque el aeropuerto alternativo esté, como tal, peor comunicado que el aeropuerto de destino para el que se efectuó la reserva, bien porque el horario tardío de aterrizaje del vuelo desviado tenga por efecto restringir la oferta de transporte que permite garantizar el traslado.

65. Por lo demás, esta interpretación sigue siendo respetuosa con el equilibrio entre los intereses de los pasajeros aéreos y los intereses de los transportistas aéreos que, como se ha recordado en el apartado 39 de la presente sentencia, presidió la adopción del Reglamento n.º 261/2004. En efecto, al tiempo que garantiza a los primeros que, tras el aterrizaje en el aeropuerto alternativo, serán transportados hasta el aeropuerto para el que se efectuó la reserva o hasta otro lugar cercano convenido con el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, permite a los segundos eludir la obligación de abonar la compensación prevista en el artículo 7 de dicho Reglamento si los pasajeros pueden llegar al aeropuerto para el que se efectuó la reserva o a otro lugar cercano convenido con el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo sin sufrir un retraso de tres horas o más con respecto a la hora de llegada inicialmente programada.

66. Habida cuenta de lo anterior, procede responder a la sexta cuestión prejudicial que el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que, cuando un vuelo desviado aterriza en un aeropuerto distinto de aquel para el que se efectuó la reserva pero existente en la misma ciudad o región, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo está obligado a ofrecer por iniciativa propia al pasajero la asunción de los gastos de transporte hasta el aeropuerto de destino para el que efectuó la reserva o, en su caso, hasta otro lugar cercano convenido con dicho pasajero.

Séptima cuestión prejudicial

67. Mediante su séptima cuestión prejudicial, el tribunal remitente pregunta, en esencia, si el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que el incumplimiento de las obligaciones de atención y asistencia que incumben al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, contemplado en esa disposición, puede conferir un derecho a una compensación a tanto alzado, con arreglo al artículo 7, apartado 1, de dicho Reglamento.

68. Con carácter preliminar, es preciso señalar que, en la resolución de remisión, el tribunal remitente se refiere también al artículo 9, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, que establece que se ofrecerá gratuitamente a los pasajeros el transporte entre el aeropuerto y el lugar de alojamiento cuando en dicho Reglamento se haga referencia a esta disposición, es decir, cuando se cumplan los requisitos establecidos en el artículo 4, apartado 3, en el artículo 5, apartado 1, letra b), o en el artículo 6, apartado 1, inciso ii), de dicho Reglamento. Sin embargo, de esa misma resolución de remisión se desprende que el tribunal remitente se pregunta, en realidad, si el incumplimiento por parte del transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo de su obligación de asumir los gastos de transporte de un pasajero desde el aeropuerto de llegada hasta el aeropuerto para el que se efectuó la reserva o hasta otro lugar cercano convenido con el pasajero, establecida en el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, puede conferir un derecho a una compensación a tanto alzado con arreglo al artículo 7, apartado 1, de dicho Reglamento.

69. En primer lugar, es preciso recordar que, cuando un transportista incumple las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 8 del Reglamento n.º 261/2004, los pasajeros aéreos están legitimados para invocar un derecho a compensación (véase, en este sentido, la sentencia de 13 de octubre de 2011, Sousa Rodríguez y otros, C-83/10, EU:C:2011:652, apartado 44).

70. En segundo lugar, un pasajero aéreo únicamente puede obtener, como compensación por el incumplimiento por parte del transportista aéreo de su obligación de asistencia contemplada en los artículos 5, apartado 1, letra b), y 9 del Reglamento n.º 261/2004, el reembolso de las cantidades que, a la vista de las circunstancias propias de cada caso, resulten necesarias, adecuadas y razonables para suplir la deficiencia del transportista aéreo en la asistencia a dicho pasajero (sentencia de 31 de enero de 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, apartado 51).

71. Así pues, como señaló el Abogado General en el punto 77 de sus conclusiones, debe existir una correspondencia entre el importe de la compensación adeudada por el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo y el de los gastos en que incurra el pasajero afectado, lo que excluye necesariamente la compensación a tanto alzado prevista en el artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004.

72. De lo anterior se deriva que el incumplimiento de la obligación de asumir los gastos de transporte desde el aeropuerto efectivo de llegada hasta aquel para el que se efectuó la reserva o hasta cualquier otro lugar cercano convenido con el pasajero, establecida en el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, da derecho al pasajero al reembolso de las cantidades que, a la vista de las circunstancias propias de cada caso, resulten necesarias, adecuadas y razonables para suplir la deficiencia del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en la asistencia a dicho pasajero.

73. Habida cuenta de lo anterior, procede responder a la séptima cuestión prejudicial que el artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que el incumplimiento por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo de su obligación de asumir los gastos de transporte de un pasajero desde el aeropuerto de llegada hasta el aeropuerto para el que efectuó la reserva o hasta otro lugar convenido con el pasajero no confiere a este último un derecho a una compensación a tanto alzado con arreglo al artículo 7, apartado 1, de dicho Reglamento. En cambio, tal incumplimiento genera, en favor de dicho pasajero, un derecho al reembolso de las cantidades en las que haya incurrido y que, a la vista de las circunstancias propias de cada caso, resulten necesarias, apropiadas y razonables para paliar la deficiencia del transportista.

Costas

74. 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 8, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91, debe interpretarse en el sentido de que, en el caso de que un vuelo se desvíe a un aeropuerto que preste servicio a la misma ciudad que el aeropuerto para el que se efectuó la reserva, la asunción de los gastos de transporte de los pasajeros entre ambos aeropuertos, prevista en dicha disposición, no está supeditada al requisito de que el primer aeropuerto esté situado en el territorio de la misma ciudad o de la misma región que el segundo aeropuerto.

2) Los artículos 5, apartado 1, letra c), 7, apartado 1, y 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que un vuelo desviado que aterriza en un aeropuerto distinto del aeropuerto para el que se efectuó la reserva pero existente en la misma ciudad o región no puede conferir al pasajero un derecho a compensación por cancelación de vuelo. No obstante, el pasajero de un vuelo desviado a un aeropuerto alternativo existente en la misma ciudad o región que el aeropuerto para el que se efectuó la reserva tiene derecho, en principio, a una compensación en virtud de dicho Reglamento cuando llega a su destino final con tres horas o más de retraso con respecto a la hora de llegada inicialmente programada por el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo.

3) Los artículos 5, 7 y 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que, para determinar la magnitud del retraso sufrido en la llegada por un pasajero de un vuelo desviado que ha aterrizado en un aeropuerto distinto de aquel para el que efectuó la reserva pero existente en la misma ciudad o región, procede tomar como referencia la hora a la que el pasajero llega efectivamente, al término de su transporte, al aeropuerto para el que efectuó la reserva o, en su caso, a otro lugar cercano convenido con el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo.

4) El artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que, para eximirse de su obligación de compensar a los pasajeros en caso de gran retraso en la llegada de un vuelo, un transportista aéreo puede invocar una circunstancia extraordinaria que no afectó a dicho vuelo retrasado, sino a un vuelo anterior operado por él mismo mediante la misma aeronave en el marco de la antepenúltima rotación de esa aeronave, siempre que exista una relación de causalidad directa entre el acaecimiento de dicha circunstancia y el gran retraso en la llegada del vuelo posterior, extremo que corresponde apreciar al tribunal remitente, teniendo especialmente en cuenta el modo de explotación de la aeronave de que se trate por el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo.

5) El artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que, cuando un vuelo desviado aterriza en un aeropuerto distinto de aquel para el que se efectuó la reserva pero existente en la misma ciudad o región, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo está obligado a ofrecer por iniciativa propia al pasajero la asunción de los gastos de transporte hasta el aeropuerto de destino para el que efectuó la reserva o, en su caso, hasta otro lugar cercano convenido con dicho pasajero.

6) El artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que el incumplimiento por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo de su obligación de asumir los gastos de transporte de un pasajero desde el aeropuerto de llegada hasta el aeropuerto para el que efectuó la reserva o hasta otro lugar convenido con el pasajero no confiere a este último un derecho a una compensación a tanto alzado con arreglo al artículo 7, apartado 1, de dicho Reglamento. En cambio, tal incumplimiento genera, en favor de dicho pasajero, un derecho al reembolso de las cantidades en las que

haya incurrido y que, a la vista de las circunstancias propias de cada caso, resulten necesarias, apropiadas y razonables para paliar la deficiencia del transportista.

Firmas

Fuente: sitio internet del Tribunal de Justicia.