

Sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de 19 de noviembre de 2009

Derecho de indemnización en los supuestos de retrasos aéreos de más de tres horas

En el presente litigio el TUE aborda diversas cuestiones planteadas por la justicia alemana y austriaca ante la negativa de dos compañías aéreas a compensar a los pasajeros que fueron trasladados al aeropuerto de destino con un retraso de veinticinco y veintidós horas, respectivamente, sobre la hora de llegada prevista.

La normativa comunitaria prevé que, los pasajeros de los vuelos cancelados pueden reclamar una compensación económica que oscila entre 250 y 600 euros, pero no hace mención expresa del derecho a indemnización de los pasajeros de los vuelos retrasados.

Sin embargo, el TUE da la razón a los pasajeros y entiende que tanto en los supuestos de vuelos que han sido cancelados, como en los que han sufrido un retraso por tiempo igual o superior a tres horas, sufren un perjuicio análogo, que se materializa en una pérdida de tiempo, de tal modo que se encuentran en situaciones comparables a efectos de la aplicación del derecho de compensación previsto en el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004.

No obstante, este retraso no da derecho a compensación económica si la compañía aérea puede probar que se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables, es decir, circunstancias que escapan al control efectivo del transportista aéreo.

En este sentido, recuerda el Tribunal que no puede considerarse que un problema técnico surgido en una aeronave constituya una circunstancia extraordinaria, a menos que este problema se derive de acontecimientos que, por su naturaleza o por su origen, no sean inherentes al ejercicio

normal de la actividad de la compañía aérea.

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta)

de 19 de noviembre de 2009 (*)

"Transporte aéreo Reglamento (CE) n.º 261/2004 Artículos 2, letra l), 5, 6 y 7 Conceptos de retraso y de anulación de un vuelo Derecho a compensación en caso de retraso Concepto de circunstancias extraordinarias"

En los asuntos acumulados C-402/07 y C-432/07,

que tienen por objeto sendas peticiones de decisión prejudicial planteadas, con arreglo al artículo 234 CE, por el Bundesgerichtshof (Alemania) y por el Handelsgericht Wien (Austria) mediante resoluciones de 17 de julio y de 26 de junio de 2007, recibidas en el Tribunal de Justicia el 30 de agosto y el 18 de septiembre de 2007, respectivamente, en los procedimientos entre

Christopher Sturgeon,

Gabriel Sturgeon,

Alana Sturgeon

y

Condor Flugdienst GmbH (asunto C-402/07),

y entre

Stefan Böck,

Cornelia Lepuschitz

y

Air France SA (asunto C-432/07),

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta),

integrado por el Sr. K. Lenaerts, Presidente de la Sala Tercera, en función de Presidente de la Sala Cuarta, y la Sra. R. Silva de Lapuerta y los Sres. E. Juhász, G. Arestis y J. Malenovský (Ponente), Jueces;

Abogado General: Sra. E. Sharpston;

Secretaria: Sra. R. ^aere^o, administradora;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 24 de septiembre de 2008;

consideradas las observaciones presentadas:

en nombre de los Sres. C. Sturgeon y G. Sturgeon y la Sra. A. Sturgeon, por el Sr. R. Schmid, Rechtsanwalt;

en nombre del Sr. S. Böck y la Sra. C. Lepuschitz, por el Sr. M. Wukoschitz, Rechtsanwalt;

en nombre de Condor Flugdienst GmbH, por los Sres. C. Marko y C. Döring, Rechtsanwälte;

en nombre de Air France SA, por el Sr. O. Borodajkewycz, Rechtsanwalt;

en nombre del Gobierno austriaco, por el Sr. E. Riedl, en calidad de agente;

en nombre del Gobierno griego, por las Sras. S. Chala y D. Tsagkaraki, en calidad de agentes;

en nombre del Gobierno francés, por el Sr. G. de Bergues y la Sra. A. Hare, en calidad de agentes;

en nombre del Gobierno italiano, por el Sr. I.M. Braguglia, en calidad de agente, asistido por la Sra. W. Ferrante, avvocato dello Stato;

en nombre del Gobierno polaco, por el Sr. M. Dowgielewicz, en calidad de agente;

en nombre del Gobierno sueco, por la Sra. A. Falk, en calidad de agente;

en nombre del Gobierno del Reino Unido, por la Sra. T. Harris, en calidad de agente, asistida por el Sr. D. Beard, Barrister;

en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por el Sr. R. Vidal-Puig y la Sra. P. Dejmek, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones de la Abogado General, presentadas en audiencia pública el 2 de julio de 2009;

dicta la siguiente

Sentencia

1. Las peticiones de decisión prejudicial tienen por objeto la interpretación de los artículos 2, letra l), 5, 6 y 7 del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91 (DO L 46, p. 1).

2. Estas peticiones se han presentado en el marco de sendos litigios entre, por un lado, el Sr. Sturgeon y su familia (en lo sucesivo, "familia Sturgeon") y la compañía aérea Condor Flugdienst GmbH (en lo sucesivo, "Condor") (asunto C-402/07) y, por otro lado, el Sr. Böck y la Sra. Lepuschitz y la compañía aérea Air France SA (en lo sucesivo, "Air France") (asunto C-432/07), en relación con la negativa de dichas compañías a compensar a estos pasajeros, que fueron trasladados al aeropuerto de destino con un retraso de veinticinco y veintidós horas, respectivamente, sobre la hora de llegada prevista.

Marco jurídico

3. A tenor de los considerandos primero a cuarto del Reglamento n.º 261/2004:

"(1) La actuación de la Comunidad en el ámbito del transporte aéreo debe tener como objetivo, entre otros, garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros. Además, se deben tomar plenamente en consideración los requisitos de protección de los consumidores en general.

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

(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 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."

4. Conforme al decimoquinto considerando del Reglamento n.º 261/2004:

"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."

5. El artículo 2 de este Reglamento, con el título "Definiciones", prevé:

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

[...]

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

6. El artículo 5 del mismo Reglamento, titulado "Cancelación de vuelos", establece:

"1. En caso de cancelación de un vuelo:

a) el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá asistencia a los pasajeros afectados conforme al artículo 8, y

[...]

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, titulado "Retraso", es del siguiente tenor:

"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 dicho Reglamento, que lleva el título de "Derecho a compensación", dispone:

"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, apartado 1, del mismo Reglamento establece que, cuando se haga referencia a dicho artículo, se ofrecerá a los pasajeros la opción entre obtener, conforme a la letra a) de dicho apartado, el reembolso del billete junto con un vuelo de vuelta al primer punto de partida o ser conducido, conforme a las letras b) y c) del mismo apartado, hasta el destino final en condiciones de transporte comparables.

10. Con arreglo al artículo 9 del Reglamento n.º 261/2004, cuando se haga referencia a dicho artículo, se ofrecerá gratuitamente a los pasajeros comida y refrescos suficientes, conforme a la letra a) del apartado 1 de dicho artículo; alojamiento en un hotel y transporte hasta el lugar de alojamiento, conforme a las letras b) y c) del mismo apartado, y la posibilidad de efectuar dos llamadas telefónicas o de enviar dos télex, mensajes de fax o correos electrónicos, conforme al apartado 2 del mencionado artículo 9.

Litigios principales y cuestiones prejudiciales

Asunto C-402/07

11 La familia Sturgeon reservó con Condor un vuelo de ida y vuelta entre Fráncfort del Meno (Alemania) y Toronto (Canadá).

12. La salida del vuelo de vuelta Toronto-Fráncfort del Meno estaba prevista para el 9 de julio de 2005 a las 16.20. Tras las operaciones de facturación, los pasajeros de este vuelo fueron informados de que se había anulado, como se indicaba en las pantallas informativas del aeropuerto. Recuperaron el equipaje y se les trasladó a un hotel donde pernoctaron. El día siguiente, facturaron en el mostrador de otra compañía aérea para un vuelo que llevaba el mismo número que el que figuraba en la reserva. Condor no programó ningún otro vuelo con el mismo número para ese día. Se asignaron a los pasajeros plazas distintas a las atribuidas el día anterior. No les fue modificada la reserva para otro vuelo programado por una compañía distinta. El avión llegó a Fráncfort del Meno el 11 de julio de 2005 alrededor de las 7, es decir, con un retraso de unas veinticinco horas sobre el horario previsto.

13. La familia Sturgeon consideró que, habida cuenta de estas circunstancias y, concretamente, de la dilación sufrida, superior a las veinticinco horas, el vuelo no se había retrasado, sino que había sido cancelado.

14. La familia Sturgeon presentó demanda contra Condor ante el Amtsgericht Rüsselsheim (Alemania), en la que reclamaban, por un lado, una compensación de 600 euros por persona y, por otro lado, una indemnización de daños y perjuicios, dado que, en su opinión, el perjuicio sufrido se debía no a un retraso sino a la cancelación de un vuelo.

15. Condor solicitó la desestimación de dicha demanda por considerar que el vuelo en cuestión había sufrido un retraso, pero no había sido cancelado. Tras haber afirmado, en la fase previa al proceso, que este retraso se había producido como consecuencia del paso de un huracán por el mar Caribe, Condor imputó el retraso, ya en sede jurisdiccional, a la existencia de problemas técnicos en el avión y a una indisposición de la

tripulación.

16. El Amtsgericht Rüsselsheim consideró que no se había producido una cancelación sino un retraso y, por consiguiente, desestimó la demanda de indemnización presentada por la familia Sturgeon. En el recurso de apelación interpuesto por esta familia ante el Landgericht Darmstadt, se confirmó la sentencia dictada en primera instancia.

17. La familia Sturgeon interpuso entonces un recurso de casación ante el Bundesgerichtshof.

18. Por considerar que la resolución del litigio de que conoce requiere la interpretación de los artículos 2, letra l), y 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, el Bundesgerichtshof decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

"1) ¿Es determinante para la interpretación del concepto de cancelación el hecho de que se abandone el programa original de vuelo, con la consecuencia de que un retraso, sea cual sea su duración, no constituye una cancelación si la compañía aérea no abandona de hecho el programa original de vuelo?

2) En caso de respuesta negativa a la [primera] cuestión [...], ¿en qué circunstancias debe considerarse que un retraso del vuelo programado ya no constituye un retraso sino una cancelación? ¿Depende la respuesta a esta cuestión de la duración del retraso?"

Asunto C-432/07

19. El Sr. Böck y la Sra. Lepuschitz reservaron con Air France un vuelo regular de ida y vuelta desde Viena hasta México vía París.

20. La salida del vuelo México-París reservado por el Sr. Böck y la Sra. Lepuschitz estaba prevista para el 7 de marzo de 2005 a las 21.30. En el momento en que debía procederse a la facturación, se informó inmediatamente a los interesados, que no llegaron a facturar, de que se había cancelado el vuelo. La cancelación se debía a una modificación de la programación de los vuelos entre México y París como consecuencia de un

problema técnico sufrido por el avión que iba a efectuar el enlace entre París y México y a la necesidad de respetar el tiempo de reposo legalmente establecido para el personal de vuelo.

21. Para llegar cuanto antes al destino, el Sr. Böck y la Sra. Lepuschitz aceptaron la oferta de Air France de tomar un vuelo de la compañía aérea Continental Airlines, con salida prevista para el día siguiente, 8 de marzo de 2005, a las 12.20. Se anularon sus billetes antes de que se les expedieran otros en el mostrador de esta última compañía.

22. Los pasajeros del mencionado vuelo México-París que no optaron por el vuelo de Continental Airlines salieron de México, acompañados de algunos pasajeros más, el 8 de marzo de 2005 a las 19.35. Este vuelo, cuyo número inicial estaba seguido de la letra "A", no sustituyó al vuelo regular de Air France también efectuado el mismo día.

23. El Sr. Böck y la Sra. Lepuschitz llegaron a Viena con unas veintidós horas de retraso con respecto al horario previsto.

24. Los interesados presentaron demanda ante el Bezirksgericht für Handelssachen Wien (Austria) contra Air France, a la que reclamaban una compensación de 600 euros por persona por la cancelación del vuelo, con arreglo a los artículos 5 y 7, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004. El órgano jurisdiccional mencionado desestimó dicha demanda por considerar que, pese al retraso manifiesto del vuelo, el Reglamento n.º 261/2004 no permitía apreciar la existencia de una cancelación. El Sr. Böck y la Sra. Lepuschitz interpusieron un recurso de apelación contra esta resolución ante el Handelsgericht Wien.

25. En tales circunstancias, el Handelsgericht Wien suspendió el procedimiento y planteó al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

"1) ¿Debe interpretarse el artículo 5, en relación con los artículos 2, letra l), y 6 del Reglamento [...] n.º 261/2004 [...], en el sentido de que una demora de veintidós horas en la hora de salida del vuelo constituye un retraso a los efectos del artículo 6?

2) ¿Debe interpretarse el artículo 2, letra l), del Reglamento [...] n.º 261/2004 en el sentido de que se produce una cancelación y no un retraso en los casos en que los pasajeros sean transportados significativamente más tarde (veintidós horas después), en un vuelo que opera con un número de vuelo más extenso (el mismo número de vuelo inicial con la adición de la letra A) y que sólo transporta a una parte aunque numerosa de los pasajeros con reserva de plaza en el vuelo inicial pero también a otros pasajeros sin reserva de plaza en ese vuelo inicial?

En caso de respuesta afirmativa a la [segunda] cuestión [...]:

3) ¿Debe interpretarse el artículo 5, apartado 3, del Reglamento [...] n.º 261/2004 en el sentido de que los problemas técnicos en una aeronave y la consiguiente modificación del programa de vuelo constituyen circunstancias extraordinarias (que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables)?"

26. Mediante auto del Presidente del Tribunal de Justicia de 19 de octubre de 2007, se ordenó la acumulación de los asuntos C-402/07 y C-432/07 a efectos de las fases escrita y oral del procedimiento, así como de la sentencia.

Sobre las cuestiones prejudiciales

27. Ante los órganos jurisdiccionales remitentes, los recurrentes de los litigios principales reclaman a Condor y a Air France, respectivamente, el pago de la compensación prevista en el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004 por haber sido trasladados al aeropuerto de destino con un retraso de veinticinco y veintidós horas, respectivamente, sobre la hora de llegada prevista. Condor y Air France sostienen que los recurrentes de los litigios principales no tienen derecho a compensación, puesto que los vuelos no sufrieron una cancelación sino un retraso y el Reglamento n.º 261/2004 sólo prevé tal derecho en caso de cancelación. Además, ambas compañías aéreas alegan que la llegada tardía de los vuelos se debía a problemas técnicos de la aeronave, que, por su inclusión en el concepto "circunstancias extraordinarias" del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, excluyen la obligación

de abonar una compensación.

28. Dadas estas circunstancias, procede considerar, para proporcionar una respuesta útil a los órganos jurisdiccionales remitentes, que con las cuestiones planteadas se pregunta esencialmente:

si el retraso de un vuelo debe considerarse cancelación en el sentido de los artículos 2, letra I), y 5 del Reglamento n.º 261/2004, cuando se trata de un gran retraso;

si los artículos 5, 6 y 7 del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que los pasajeros de los vuelos que hayan sufrido un retraso pueden equipararse a los pasajeros de vuelos cancelados a efectos de la aplicación del derecho a compensación previsto en el artículo 7 de dicho Reglamento, y

si los problemas técnicos del avión se incluyen en el concepto de "circunstancias extraordinarias" del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004.

Sobre la primera parte de las cuestiones prejudiciales, relativa al concepto de retraso

29. El Reglamento n.º 261/2004 no contiene ninguna definición sobre el "retraso del vuelo". Sin embargo, este concepto puede precisarse teniendo en cuenta el contexto en el que se inserta.

30. A este respecto, procede recordar, en primer lugar, que el "vuelo", a los efectos del Reglamento n.º 261/2004, consiste en una operación de transporte aéreo realizada por un transportista aéreo que fija su itinerario (sentencia de 10 de julio de 2008, Emirates Airlines, C-173/07, Rec. p. I-5237, apartado 40). Por tanto, el itinerario constituye un elemento esencial del vuelo y éste, a su vez, se efectúa conforme a una programación fijada con antelación por el transportista.

31. Por otro lado, del artículo 6 del Reglamento n.º 261/2004 se desprende que el legislador comunitario ha partido de un concepto de "retraso del vuelo" que considera únicamente la hora de salida prevista y que, por tanto, implica que, con posterioridad a la hora de salida, los demás elementos que

afectan al vuelo no se vean modificados.

32. De este modo, un vuelo sufre un "retraso", en el sentido del artículo 6 del Reglamento n.º 261/2004, si se efectúa conforme a la programación inicialmente prevista y si su hora de salida efectiva se ve diferida con respecto a la hora de salida prevista.

33. En segundo lugar, debe destacarse que, conforme al artículo 2, letra l), del Reglamento n.º 261/2004, a diferencia del retraso de un vuelo, la cancelación es consecuencia de que no se haya efectuado un vuelo inicialmente previsto. Se desprende de lo anterior que, a este respecto, los vuelos cancelados y los vuelos retrasados constituyen dos categorías muy diferentes. Por tanto, no puede deducirse de dicho Reglamento que un vuelo con retraso pueda calificarse de "vuelo cancelado" por la simple razón de que la demora se haya prolongado, ni tan siquiera si se produce un gran retraso.

34. Por consiguiente, los vuelos que sufran retraso, con independencia del tiempo por el que se prolongue y aunque se trate de un gran retraso, no pueden tenerse por cancelados si su salida se ajusta a la programación inicialmente prevista.

35. Por consiguiente, cuando los pasajeros viajan en un vuelo que sale con retraso con respecto a la hora de salida inicialmente prevista, el vuelo sólo puede considerarse "cancelado" si el transportista aéreo transporta a los pasajeros en otro vuelo cuya programación inicial difiere de la del vuelo inicialmente previsto.

36. De este modo, es posible en principio constatar una cancelación cuando el vuelo inicialmente previsto que se haya visto retrasado se transfiera a otro vuelo, es decir, cuando se abandone la programación del vuelo inicial y sus pasajeros se unan a los de otro vuelo también programado, con independencia del vuelo para el que los pasajeros transferidos hubieran efectuado su reserva.

37. Sin embargo, no puede estimarse, en principio, que exista retraso o cancelación de un vuelo por el hecho de que en las pantallas informativas del aeropuerto consten las indicaciones de "retraso" o "cancelación" o de que el personal del transportista

aéreo facilite estas mismas indicaciones. Tampoco constituye, en principio, un elemento decisivo el hecho de que los pasajeros recuperen su equipaje y obtengan nuevas tarjetas de embarque. Estas circunstancias no guardan relación con las características objetivas del vuelo en cuanto tal. Pueden deberse a errores de calificación, a factores propios del aeropuerto de que se trate o, incluso, venir exigidas por el tiempo de espera y la necesidad de que los pasajeros afectados pernocten en un hotel.

38. En principio, tampoco es determinante que la composición del grupo de pasajeros que fueran inicialmente titulares de una reserva sea esencialmente idéntica a la del grupo transportado posteriormente. En la medida en que el retraso con respecto a la hora de salida inicialmente prevista se prolongue, el número de pasajeros que integra el primero de esos grupos puede reducirse si se ofrece a algunos de esos pasajeros el desplazamiento en otro vuelo y si otros renuncian, por razones personales, a tomar el vuelo que ha sufrido el retraso. Paralelamente, si se han liberado plazas en el vuelo inicialmente previsto, nada impide, antes de que despegue el vuelo que ha sido objeto del retraso, que el transportista admita otros pasajeros.

39. Habida cuenta de cuanto antecede, debe responderse a la primera parte de las cuestiones planteadas que los artículos 2, letra l), 5 y 6 del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que los vuelos que sufran retraso, con independencia del tiempo por el que se prolongue y aunque se trate de un gran retraso, no pueden tenerse por cancelados si se efectúan con arreglo a la programación inicialmente prevista por el transportista aéreo.

Sobre la segunda parte de las cuestiones prejudiciales, relativa al derecho a compensación en caso de retraso

40. El artículo 5, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 dispone que, en caso de cancelación de un vuelo, los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7 de dicho Reglamento.

41. En cambio, no se deduce expresamente del tenor del Reglamento n.º 261/2004 que los pasajeros de los vuelos

retrasados dispongan de este derecho. Sin embargo, como ha declarado el Tribunal de Justicia en su jurisprudencia, para interpretar una disposición de Derecho comunitario debe tenerse en cuenta no sólo su tenor, sino también su contexto y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forma parte (véanse, en particular, las sentencias de 19 de septiembre de 2000, Alemania/Comisión, C-156/98, Rec. p. I-6857, apartado 50, y de 7 de diciembre de 2006, SGAE, C-306/05, Rec. p. I-11519, apartado 34).

42. A este respecto, la parte dispositiva de un acto comunitario no puede dissociarse de su motivación, por lo que, si es necesario, debe interpretarse teniendo en cuenta los motivos que han llevado a su adopción (sentencia de 29 de abril de 2004, Italia/Comisión, C-298/00 P, Rec. p. I-4087, apartado 97 y jurisprudencia citada).

43. Debe señalarse que aun cuando la posibilidad de invocar "circunstancias extraordinarias", que permiten a los transportistas aéreos liberarse del pago de la compensación prevista en el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004, sólo se establece en el artículo 5, apartado 3, de este Reglamento, que se refiere a la cancelación de vuelos, en el decimoquinto considerando del mismo Reglamento se afirma que esta justificación puede también invocarse cuando una decisión de gestión del tránsito aéreo, en relación con una aeronave determinada y en una fecha determinada, dé lugar a "un gran retraso [o] a un retraso de un día para el otro". Como el concepto de gran retraso se evoca en el contexto de las circunstancias extraordinarias, debe considerarse que el legislador lo vincula también al derecho a compensación.

44. Esta apreciación resulta implícitamente confirmada por el objetivo del Reglamento n.º 261/2004, que, como se desprende de sus considerandos primero a cuarto y, especialmente, del segundo de ellos, consiste en garantizar un nivel elevado de protección de los pasajeros aéreos con independencia de que se les haya denegado el embarque o se haya cancelado o retrasado su vuelo, puesto que todos se ven confrontados a similares trastornos y molestias graves en relación con el transporte aéreo.

45. Así se deriva, *a fortiori*, de la exigencia de interpretar ampliamente las disposiciones que conceden derechos a los pasajeros aéreos, entre las que se encuentran las que confieren un derecho a compensación (véase, en este sentido, la sentencia de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Rec. p. I-0000, apartado 17).

46. Por consiguiente, no puede presumirse de entrada que los pasajeros de los vuelos que hayan sufrido retraso carecen del derecho a compensación y no pueden equipararse a los pasajeros de los vuelos cancelados a efectos del reconocimiento de tal derecho.

47. Procede recordar que, según un principio general de interpretación, los actos comunitarios han de interpretarse, en la medida de lo posible, de tal manera que no se ponga en duda su validez (véase, en este sentido, la sentencia de 4 de octubre de 2001, Italia/Comisión, C-403/99, Rec. p. I-6883, apartado 37). Asimismo, cuando una disposición de Derecho comunitario pueda ser objeto de varias interpretaciones, debe darse prioridad a la que permite garantizar su efecto útil (véanse, en particular, las sentencias de 22 de septiembre de 1988, Land de Sarre y otros, 187/87, Rec. p. 5013, apartado 19, y de 24 de febrero de 2000, Comisión/Francia, C-434/97, Rec. p. I-1129, apartado 21).

48. A este respecto, todo acto comunitario 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 este trato esté objetivamente justificado (sentencias de 14 de diciembre de 2004, Swedish Match, C-210/03, Rec. p. I-11893, apartado 70, y de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA, C-344/04, Rec. p. I 403, apartado 95).

49. Habida cuenta del objetivo del Reglamento n.º 261/2004, que consiste en reforzar la protección de los pasajeros aéreos, reparando los perjuicios causados a los interesados durante el transporte aéreo, las situaciones comprendidas en dicho Reglamento deben compararse, en particular, en función del tipo y la importancia de los diferentes trastornos y molestias sufridos por los pasajeros de que se trate (véase, en este sentido, la

sentencia IATA y ELFAA, antes citada, apartados 82, 85, 97 y 98).

50. En el presente caso, debe compararse la situación de los pasajeros de vuelos que hayan sufrido retraso y la de los pasajeros de vuelos cancelados.

51. A este respecto, debe recordarse que el Reglamento n.º 261/2004 pretende reparar los perjuicios de una manera estandarizada e inmediata, mediante diversos tipos de intervención que son objeto de regímenes en materia de denegación de embarque, cancelación y gran retraso de un vuelo (véase, en este sentido, la sentencia IATA y ELFAA, antes citada, apartado 43).

52. Con estas intervenciones, el Reglamento n.º 261/2004 pretende subsanar, en particular, el perjuicio que se concreta en la pérdida de tiempo de los pasajeros afectados, que sólo puede repararse, habida cuenta de su irreversibilidad, mediante una compensación.

53. A este respecto, ha de señalarse que el mencionado perjuicio lo sufren tanto los pasajeros de los vuelos cancelados como los pasajeros de los vuelos retrasados si, antes de alcanzar su destino, soportan un tiempo de transporte superior al inicialmente previsto por el transportista aéreo.

54. Por consiguiente, procede declarar que los pasajeros cuyo vuelo ha sido objeto de cancelación y aquellos cuyo vuelo se ha retrasado sufren un perjuicio análogo que se materializa en una pérdida de tiempo, de tal modo que se encuentran en situaciones comparables a efectos de la aplicación del derecho a compensación previsto en el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004.

55. Más concretamente, la situación de los pasajeros de los vuelos retrasados apenas se diferencia de la de los pasajeros de vuelos cancelados a los que ofrezca un vuelo alternativo conforme al artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento n.º 261/2004 y que pueden ser informados de la cancelación del vuelo, *in extremis*, en el mismo momento en que llegan al aeropuerto (véase la sentencia de 9 de julio de 2009,

Rehder, C-204/08, Rec. p. I-0000, apartado 19).

56. Por una parte, se informa a ambas categorías de pasajeros, en principio, en el mismo momento en que se produce el incidente que dificulta su transporte aéreo. Por otra parte, aun cuando se les transporte hasta el destino final, llegan a éste después de la hora inicialmente prevista y soportan, por tanto, una pérdida de tiempo análoga.

57. Pese a esto, los pasajeros a los que se ofrece un vuelo alternativo conforme al artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento n.º 261/2004 disfrutan del derecho a compensación previsto en el artículo 7 del mismo Reglamento si el transportista no les ofrece 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. De este modo, adquieren un derecho a compensación cuando soportan una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas con respecto a la duración inicialmente prevista por el transportista.

58. En cambio, la hipótesis de que los pasajeros de los vuelos retrasados no adquieren derecho a compensación supone tratar a estos pasajeros de un modo menos favorable aun cuando, en su caso, soporten una pérdida de tiempo análoga, de tres horas o más, durante su transporte.

59. Ahora bien, no parece haber ninguna razón objetiva que justifique esta diferencia de trato.

60. Dado que los perjuicios que sufren los pasajeros aéreos en caso de cancelación o de gran retraso de los vuelos son análogos, no se puede, so pena de menoscabar el principio de igualdad de trato, tratar de manera diferente a los pasajeros de los vuelos retrasados y a los pasajeros de los vuelos cancelados. Así lo exige, *a fortiori*, el objetivo perseguido por el Reglamento n.º 261/2004, que consiste en ampliar la protección de todos los pasajeros aéreos.

61. Por consiguiente, procede declarar que los pasajeros de los vuelos retrasados pueden invocar el derecho a compensación previsto en el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004 cuando

soportan, en relación con el vuelo, una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas, es decir, cuando llegan al destino final tres o más horas después de la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo.

62. Por otro lado, esta solución es conforme con el decimoquinto considerando del Reglamento n.º 261/2004. Como se expone en el apartado 43 de la presente sentencia, debe estimarse que en este considerando el legislador también vincula el concepto de "gran retraso" al derecho a compensación. Ha de señalarse que este concepto corresponde a un retraso al que el legislador atribuye ciertas consecuencias jurídicas. Puesto que el artículo 6 de dicho Reglamento admite ya tales consecuencias jurídicas para determinados vuelos que se retrasan dos horas, el decimoquinto considerando del mismo Reglamento abarca necesariamente los retrasos de tres horas o más.

63. Es necesario precisar que el importe de la compensación que ha de abonarse a un pasajero con arreglo al artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 puede reducirse al 50 % si concurren los requisitos previstos en el artículo 7, apartado 2, de este Reglamento. Si bien esta última disposición sólo se refiere a la situación en que se ofrece al pasajero un vuelo alternativo, debe señalarse que la reducción del importe de la compensación que prevé depende únicamente del retraso soportado por los pasajeros, de tal modo que nada impide la aplicación *mutatis mutandis* de esta disposición a las compensaciones abonadas a los pasajeros de los vuelos retrasados. Se deriva de lo anterior que el importe de la compensación que debe abonarse a los pasajeros de los vuelos retrasados que llegan al destino final tres o más horas después de la hora de llegada inicialmente prevista puede reducirse al 50 %, conforme al artículo 7, apartado 2, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, cuando, en el caso de los vuelos no comprendidos en el artículo 7, apartado 2, letras a) y b), de dicho Reglamento, el retraso sea inferior a cuatro horas.

64. La conclusión que se ha alcanzado en el apartado 61 de la presente sentencia no se ve cuestionada por el hecho de que el artículo 6 del Reglamento n.º 261/2004 prevea para los pasajeros de los vuelos retrasados diferentes formas de asistencia conforme a los artículos 8 y 9 del mismo Reglamento.

65. Tal como ha señalado anteriormente el Tribunal de Justicia, el Reglamento n.º 261/2004 prevé diversos tipos de intervención para reparar de forma estandarizada e inmediata los distintos perjuicios constituidos por las molestias que ocasionan los retrasos en el transporte aéreo de pasajeros (véase, en este sentido, la sentencia IATA y ELFAA, antes citada, apartados 43 y 45).

66. Estas medidas son autónomas en la medida en que responden a finalidades diferentes y pretenden paliar distintos perjuicios ocasionados por los retrasos.

67. En estas circunstancias, debe recordarse que, al adoptar el Reglamento n.º 261/2004, el legislador pretendía también lograr el equilibrio entre los intereses de los pasajeros aéreos y los de los transportistas aéreos. Junto con el establecimiento de ciertos derechos en favor de estos pasajeros, prevé, en el decimoquinto considerando y el artículo 5, apartado 3, de dicho Reglamento, que los transportistas aéreos no están obligados al pago de una compensación si pueden probar que la cancelación o el gran retraso del vuelo se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables, es decir, circunstancias que escapan al control efectivo del transportista aéreo.

68. Además, procede señalar que el cumplimiento de las obligaciones en virtud del Reglamento n.º 261/2004 se impone sin perjuicio de que, como prevé el artículo 13 de dicho Reglamento, los transportistas aéreos puedan pedir una reparación a cualquier persona, terceros incluidos, que haya ocasionado el retraso. Esta indemnización puede, en consecuencia, atenuar e incluso absorber la carga financiera soportada por dichos transportistas como consecuencia de tales obligaciones. Además, no parece excesivo que, sin perjuicio del derecho a indemnización antes mencionado, estas obligaciones sean soportadas en un primer momento por los transportistas aéreos a los que los pasajeros afectados están ligados por un contrato de transporte que les da derecho a un vuelo que no debería ser cancelado ni retrasado (sentencia IATA y ELFAA, antes citada, apartado 90).

69. Habida cuenta de cuanto precede, ha de responderse a la

segunda parte de las cuestiones prejudiciales que los artículos 5, 6 y 7 del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que los pasajeros de los vuelos retrasados pueden equipararse a los pasajeros de los vuelos cancelados a los efectos de la aplicación del derecho a compensación y de que, por lo tanto, pueden invocar el derecho a compensación previsto en el artículo 7 de dicho Reglamento cuando soportan, en relación con el vuelo que sufre el retraso, una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas, es decir, cuando llegan al destino final tres o más horas después de la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo. Sin embargo, este retraso no da derecho a compensación a los pasajeros si el transportista aéreo puede probar que el gran retraso producido se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables, es decir, circunstancias que escapan al control efectivo del transportista aéreo.

Sobre la tercera cuestión planteada en el asunto C-432/07, relativa a las circunstancias extraordinarias derivadas de un problema técnico sufrido por una aeronave

70. El Tribunal de Justicia ya ha declarado que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que el concepto de "circunstancias extraordinarias" utilizado en dicha disposición no se aplica a un problema técnico surgido en una aeronave que provoque la cancelación de un vuelo, a menos que este problema se derive de acontecimientos que, por su naturaleza o por su origen, no sean inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo de que se trate y escapen al control efectivo de dicho transportista (sentencia Wallentin-Hermann, antes citada, apartado 34).

71. La misma conclusión se impone cuando se invoca el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 en caso de retraso de un vuelo.

72. Por lo tanto, procede responder a la tercera cuestión planteada en el asunto C-432/07 que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que el concepto de "circunstancias extraordinarias" utilizado en dicha disposición no se aplica a un problema técnico surgido en

una aeronave que provoque la cancelación o el retraso de un vuelo, a menos que este problema se derive de acontecimientos que, por su naturaleza o por su origen, no sean inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo de que se trate y escapen al control efectivo de dicho transportista.

Costas

73. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Cuarta) declara:

1) Los artículos 2, letra l), 5 y 6 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, deben interpretarse en el sentido de que los vuelos que sufran retraso, con independencia del tiempo por el que se prolongue y aunque se trate de un gran retraso, no pueden tenerse por cancelados si se efectúan con arreglo a la programación inicialmente prevista por el transportista aéreo.

2) Los artículos 5, 6 y 7 del Reglamento n.º 261/2004 deben interpretarse en el sentido de que los pasajeros de los vuelos retrasados pueden equipararse a los pasajeros de los vuelos cancelados a los efectos de la aplicación del derecho a compensación y de que, por lo tanto, pueden invocar el derecho a compensación previsto en el artículo 7 de dicho Reglamento cuando soportan, en relación con el vuelo que sufre el retraso, una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas, es decir, cuando llegan al destino final tres o más horas después de la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo. Sin embargo, este retraso no da derecho a compensación a los pasajeros si el transportista aéreo puede probar que el gran

retraso producido se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables, es decir, circunstancias que escapan al control efectivo del transportista aéreo.

3) El artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que el concepto de "circunstancias extraordinarias" utilizado en dicha disposición no se aplica a un problema técnico surgido en una aeronave que provoque la cancelación o el retraso de un vuelo, a menos que este problema se derive de acontecimientos que, por su naturaleza o por su origen, no sean inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo de que se trate y escapen al control efectivo de dicho transportista.

Firmas