Recopilación de la Jurisprudencia

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL
SR. EVGENI TANCHEV
presentadas el 22 de noviembre de 2018 [1]

Asunto C-501/17

Germanwings GmbH
contra
Wolfgang Pauels

[Petición de decisión prejudicial planteada por el Landgericht Köln (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Colonia, Alemania)]

«Petición de decisión prejudicial — Transporte aéreo — Reglamento (CE) n.º 261/2004 — Compensación a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos — Derecho a compensación — Exención — Concepto de "circunstancias extraordinarias" — Cuerpo extraño (FOD) — Daños causados a un neumático de la aeronave por un tornillo que se hallaba en la pista de despegue o de aterrizaje»

1. En la presente petición de decisión prejudicial el Tribunal de Justicia deberá analizar hasta su último detalle el concepto de «circunstancias extraordinarias» en relación con la compensación a los pasajeros en caso de denegación de embarque, cancelación o gran retraso de los vuelos. Esto es así porque en el presente asunto los daños al neumático de la aeronave fueron causados por un tornillo que se hallaba bien en la pista de despegue o bien en la de aterrizaje del vuelo en cuestión (en lo sucesivo, «hecho controvertido»).

2. La petición de decisión prejudicial solicita la interpretación del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004, [2] y ha sido remitida por el Landgericht Köln (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Colonia, Alemania) en el contexto de un litigio entre el Sr. Wolfgang Pauels y Germanwings GmbH, un transportista aéreo, en relación con la negativa de esta última a pagar una compensación a dicho pasajero, que sufrió un gran retraso en su vuelo.

3. Los intereses económicos en juego son considerables. Según las estadísticas que la UK Civil Aviation Authority (Autoridad de Aviación Civil, Reino Unido) ha presentado a la Comisión Europea, las controversias relativas a las circunstancias extraordinarias constituyen «en torno al 30 % de las reclamaciones» y agotan «más del 70 % de los recursos de las autoridades nacionales». [3] Por lo tanto, no se está exagerando la importancia del concepto de «circunstancias extraordinarias». [4]

1 Lengua original: inglés.

2 Reglamento 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; en lo sucesivo, «Reglamento sobre los derechos de los pasajeros aéreos»).

3 Véase Prassl, J., «Exceptionally Unexceptional: C-257/14 Corina van der Lans v KLM and the end of Regulation 261/2004's Exceptional Circumstances Defence», *Journal of European Consumer and Market Law*, 2016, p. 136. El autor también menciona la extremadamente «obstinada negativa» de las compañías aéreas «a cumplir plenamente con sus obligaciones, hasta que son arrastradas ante los tribunales».

4 Malenovsky, J., «Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU», en Bobek, M. y Prassl, J. (ed.), *EU Law in the Member States: Air Passenger Rights, Ten Years On*, Hart, 2016, pp. 25 y 30.

I. Marco jurídico

4. Los considerandos 1, 4, 14 y 15 del Reglamento sobre los derechos de los pasajeros aéreos presentan el siguiente tenor:

«(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.

[…]

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

5. Con el epígrafe «Cancelación de vuelos», el artículo 5, apartados 1 y 3, del Reglamento dispone lo siguiente:

«1. En caso de cancelación de un vuelo:

[…]

c) los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7, a menos que:

   i) se les informe de la cancelación al menos con dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista, o

   ii) se les informe de la cancelación con una antelación de entre dos semanas y siete días con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca un transporte alternativo que les permita salir con no más de dos horas de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de cuatro horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista, o

iii) se les informe de la cancelación con menos de siete días de antelación con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca tomar otro vuelo que les permita salir con no más de una hora de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de dos horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista.

[…]

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.»

6. Con el epígrafe «Derecho a compensación», el artículo 7, apartado 1, letra a), del Reglamento sobre los derechos de los pasajeros aéreos establece:

«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;

[…]».

7. El artículo 13 de este Reglamento, titulado «Derecho de reparación», es del siguiente tenor:

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

II. Hechos que dieron lugar al litigio principal y cuestión prejudicial

8. El Sr. Pauels reservó con Germanwings un vuelo de Dublín a Düsseldorf para el 28 de agosto de 2015. La llegada a Düsseldorf del vuelo estaba prevista para las 14.30, hora local.

9. Sin embargo, el vuelo llegó a Düsseldorf a las 17.48, con más de tres horas de retraso.

10. Germanwings opone a la pretensión de compensación del Sr. Pauels que durante las operaciones previas al despegue del vuelo controvertido se descubrió un tornillo en un neumático de la aeronave utilizada para el vuelo. El tornillo se había introducido bien en la pista de despegue de Düsseldorf o bien en la pista de aterrizaje del vuelo anterior en Dublín. Por este motivo, hubo que sustituir el neumático, lo que originó el retraso.

11. Germanwings sostiene que el hecho dañoso constituye una circunstancia extraordinaria en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento sobre los derechos de los pasajeros aéreos, lo que determina que esté exonerada de responsabilidad. Por lo tanto, alega que no está obligada a pagar la compensación.

12. El Amtsgericht Köln (Tribunal de lo Civil y Penal de Colonia, Alemania) estimó la demanda y condenó a Germanwings a pagar al Sr. Pauels 250 euros más intereses, calculados al tipo básico incrementado en 5 puntos porcentuales desde el 16 de septiembre de 2015.

13. Consideró probada la razón alegada por Germanwings, y rebatida por el Sr. Pauels, para justificar el gran retraso en la llegada a Düsseldorf y, en esencia, declaró al respecto que dicha causa no eximía a Germanwings de la obligación de pagar la compensación, dado que los daños ocasionados en un neumático de la aeronave por un tornillo que se hallaba en la pista de despegue o de aterrizaje constituyen una circunstancia posible dentro del desarrollo normal de la actividad aérea que no escapa al control de la demandada, lo cual es conforme además con el espíritu de la ley alemana, como demuestra la exigencia legal de controles en la pista de maniobras. Al ámbito del control operativo del transportista aéreo pertenecen no solo las actividades aéreas del transportista encargado de efectuar el vuelo en sentido estricto, como lo relativo al despegue, vuelo y aterrizaje, sino también todos los servicios aeroportuarios prestados por terceros y utilizados por el transportista aéreo, sin los cuales no sería posible la actividad aérea normal. Según el Amtsgericht Köln (Tribunal de lo Civil y Penal de Colonia), esto ha sido aclarado por el Tribunal de Justicia en su auto de 14 de noviembre de 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

14. Germanwings interpuso un recurso de apelación contra la sentencia del Amtsgericht Köln (Tribunal de lo Civil y Penal de Colonia). Alega que dicho tribunal se extralimitó al definir el posible ámbito de control de Germanwings y obvió que el Tribunal de Justicia no ha declarado que todos los servicios aeroportuarios prestados por terceros y utilizados por los transportistas aéreos se incluyan en la actividad aérea de estos últimos.

15. El órgano jurisdiccional remitente señala que el citado auto en el asunto Siewert versaba sobre los daños a una aeronave causados por una escalerilla móvil que se había aproximado a la aeronave para facilitar el embarque de los pasajeros, de modo que se trataba de la utilización de los servicios de un tercero para efectuar un vuelo concreto operado por el transportista aéreo. Una de las obligaciones del transportista aéreo es permitir a los pasajeros embarcar en el vuelo que han reservado. A este respecto, los hechos del presente asunto no son comparables con aquellos por su propia naturaleza. En este caso, la aeronave sufrió un daño accidental debido al mismo uso de las pistas de despegue y aterrizaje que hacen todos los transportistas aéreos. Por lo tanto, tal uso se ha de atribuir al tráfico aéreo en general y no puede considerarse como una de las funciones específicas del transportista aéreo. Tampoco pertenecen al ámbito de funciones del transportista aéreo la limpieza de las pistas de despegue y aterrizaje, por lo que dichas actividades escapan al control de Germanwings. La limpieza de las pistas de maniobras no tiene por objeto un vuelo concreto del transportista aéreo ni tampoco el embarque y desembarque seguros de los pasajeros en y del vuelo que han reservado, sino la seguridad del aeropuerto y, por lo tanto, la seguridad del tráfico aéreo en general.

16. Asimismo, Germanwings alega que no comparte la postura del tribunal de primera instancia, pues implica que en la práctica nunca podría darse una circunstancia que impida la realización de un vuelo previsto que «no sea inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo». Ello equivaldría a privar de objeto el requisito fundamental que se exige para reconocer una circunstancia extraordinaria en caso de deficiencia técnica, a saber, que se trate de un acontecimiento que «no sea inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado».

17. Así las cosas, el Landgericht Köln (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Colonia) considera que la resolución del recurso depende de si los daños causados a un neumático de la aeronave por un tornillo que se hallaba en la pista de aterrizaje o de despegue constituye una circunstancia extraordinaria a efectos del artículo 5, apartado 3, del Reglamento sobre los derechos de los pasajeros aéreos. Por consiguiente, decidió plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Constituyen los daños causados al neumático de una [aeronave] por un tornillo que se hallaba en la pista de despegue o de aterrizaje (cuerpo extraño/FOD) una circunstancia extraordinaria en el sentido del artículo 5, apartado 3, del [Reglamento sobre los derechos de los pasajeros aéreos]?»

III. Procedimiento ante el Tribunal de Justicia

18. Han presentado observaciones escritas el Sr. Pauels, los Gobiernos alemán y polaco y la Comisión. En la vista, celebrada el 17 de septiembre de 2018, presentaron observaciones orales Germanwings y todos los intervinientes antes citados (salvo el Gobierno polaco).

IV. Análisis

A. Breve síntesis de las observaciones de las partes

19. Para empezar, por lo que respecta a la *admisibilidad*, la Comisión alega que la presente petición de decisión prejudicial puede suscitar ciertas dudas. En cuanto al contenido de la petición, la Comisión aduce que en ella se hace referencia a alegaciones de las partes que el órgano jurisdiccional remitente ha dado por ciertas, en lugar de hacerse referencia a hechos probados. A juicio de la Comisión, si posteriormente se adoptasen diligencias de prueba que pusieran en entredicho los hechos que el órgano jurisdiccional remitente ha dado por ciertos, la petición de decisión prejudicial podría dejar de ser pertinente. Pese a todo, la Comisión entiende que la petición es admisible.

20. En cuanto al *fondo*, el Sr. Pauels alega que los daños causados al neumático de la aeronave por un tornillo que se hallaba en la pista de despegue o de aterrizaje no constituyen una circunstancia extraordinaria. En su opinión, tal suceso es inherente a la actividad de un transportista aéreo. La presencia de cuerpos extraños en la pista de maniobras es una situación que puede producirse a diario; los transportistas aéreos conocen perfectamente este problema y la limpieza de las pistas consta entre las funciones habituales de los operadores aeroportuarios. Asimismo, señala que los neumáticos de las aeronaves, que están sujetos a presiones extremas, son inspeccionados regularmente en los controles previos al vuelo y deben ser sustituidos periódicamente. Por lo tanto, un suceso como el aquí controvertido no puede considerarse ajeno a la actividad del transportista aéreo, sobre todo porque el concepto de «circunstancia extraordinaria» debe interpretarse estrictamente.

21. Aun cuando este suceso no se considerase inherente a la actividad del transportista aéreo, sería susceptible de un control efectivo, a causa de su naturaleza o su origen, puesto que las pistas de maniobras se someten a la inspección periódica de los operadores aeroportuarios.

22. Los Gobiernos alemán y polaco, así como la Comisión, consideran que los daños causados al neumático de la aeronave por un tornillo que se hallaba en la pista de despegue o de aterrizaje constituyen una «circunstancia extraordinaria».

23. En opinión del Gobierno alemán, el riesgo que implica la presencia de cuerpos extraños en las pistas de maniobras es inevitable para el transportista aéreo, que no lo puede controlar. La presencia de cuerpos extraños se debe a causas ajenas al transportista aéreo y carece de toda conexión con la realización del vuelo en cuestión, a diferencia de los defectos prematuros de ciertas partes de la aeronave que se manifiestan a pesar del mantenimiento periódico, como sucedía en los asuntos

Wallentin-Hermann [5] y van der Lans. [6] El hecho de que los transportistas aéreos puedan verse expuestos con mayor frecuencia a una situación de un neumático dañado por un cuerpo extraño en la pista de maniobras no obsta para que se califique este suceso como circunstancia extraordinaria, pues la frecuencia de un suceso no se tiene en cuenta como criterio determinante. [7] Además, el Gobierno alemán insiste en la inexistencia de conducta indebida por parte del operador aeroportuario que pueda atribuirse al transportista aéreo en cuestión. En el presente asunto, dicho operador no incumplió sus obligaciones de mantenimiento y gestión. Si se impusieran controles más estrictos de los que ya se aplican, se vería gravemente afectado el tráfico aéreo.

24. El Gobierno polaco alega que un daño como el aquí controvertido, causado por un tercero que ha incumplido sus obligaciones, no figura entre las actividades habituales de un transportista aéreo. Dado que este no puede prever que el operador aeroportuario vaya a incumplir sus obligaciones, no está obligado a tener en cuenta el riesgo de que su aeronave sufra daños a este respecto. En este sentido, lo único que se le puede exigir es que repare con la mayor celeridad la aeronave dañada.

25. Según la Comisión, el hecho controvertido no es inherente al desarrollo normal de la actividad de un transportista aéreo y no está sujeto al control de este. A este respecto, no está intrínsecamente unido al funcionamiento del sistema de una aeronave (al contrario, por ejemplo, que las escalerillas móviles). En este sentido, es comparable a un impacto de ave, que tampoco puede controlar el transportista aéreo. La falta de control por el transportista aéreo viene corroborada por el hecho de que la seguridad y la inspección de las pistas de maniobras es responsabilidad de los operadores aeroportuarios. Por último, el hecho de que el incidente se produjese durante el aterrizaje o el despegue del vuelo anterior no impide calificarlo como «circunstancia extraordinaria». [8]

B. Apreciación

1. Observaciones preliminares

26. En mi opinión, la admisibilidad de la petición de decisión prejudicial no es una cuestión que se plantee en el presente asunto, pues solo la Comisión se ha referido a ella [9] (en lo que en realidad eran solo observaciones teóricas), y la propia Comisión ha llegado a la conclusión de que, en cualquier caso, la petición no es inadmisible. En primer lugar, en la cooperación entre el Tribunal de Justicia y los órganos jurisdiccionales nacionales, las cuestiones relativas al Derecho de la Unión gozan de presunción de pertinencia. [10] En segundo lugar, de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia se deduce que el Derecho de la Unión no prohíbe que el órgano jurisdiccional remitente, tras dictarse la sentencia con carácter prejudicial, dé nueva audiencia a los interesados o adopte nuevas diligencias de prueba que puedan llevar a modificar las apreciaciones fácticas y jurídicas que hizo en la petición de decisión prejudicial, siempre que ese órgano jurisdiccional dé plena eficacia a la interpretación del Derecho de la Unión adoptada por el Tribunal de Justicia. [11]

5 Sentencia de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).

6 Sentencia de 17 de septiembre de 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618).

7 Sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

8 Así se deduce de la sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

9 Además, ninguna de las partes consideró necesario abordar este aspecto en la vista oral ante el Tribunal de Justicia.

10 Véase, por ejemplo, la sentencia de 16 de diciembre de 2008, Cartesio (C-210/06, EU:C:2008:723), apartado 67.

11 Sentencia de 5 de julio de 2016, Ognyanov (C-614/14, EU:C:2016:514), apartado 30 y punto 2 del fallo.

27. Por lo que respecta al fondo, en la resolución de remisión el órgano jurisdiccional remitente considera que en el presente asunto existe una circunstancia extraordinaria. De hecho, el órgano jurisdiccional remitente ya ha declarado en diversos procedimientos anteriores al presente litigio que los daños en un neumático o cualquier otra deficiencia técnica de la aeronave que haya sido causada por pequeños objetos que se hallaban en la pista de maniobras, como clavos o similares, constituyen una circunstancia extraordinaria que exime al transportista aéreo de su obligación de pagar la compensación a los pasajeros.

28. Yo llego a la conclusión de que esta postura es correcta.[12] En mi siguiente apreciación me ocuparé, en particular, de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia y del concepto de «circunstancias extraordinarias» en relación con los problemas técnicos. A continuación, aplicaré la prueba doble del Tribunal de Justicia: i) si el problema se puede atribuir a un hecho que no sea inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo, y ii) si, a causa de su naturaleza o de su origen, escapa al control efectivo de este. Por último, abordaré la condición adicional de las medidas razonables y la forma de evitar o prevenir la o las circunstancias extraordinarias. Llegaré a la conclusión de que los daños causados al neumático de una aeronave por un tornillo que se hallaba en la pista de despegue o de aterrizaje *están incluidos en el concepto de «circunstancia extraordinaria»* en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento sobre los derechos de los pasajeros aéreos.

29. Quisiera añadir que es especialmente necesario que el Tribunal de Justicia aclare esta cuestión, dado que en Alemania (al igual que en otros Estados miembros[13]) la jurisprudencia nacional no responde uniformemente a la pregunta de si un suceso como el hecho controvertido constituye una «circunstancia extraordinaria» en el sentido de dicha disposición.

30. Por ejemplo, en Alemania, diversos tribunales de primera instancia e incluso una resolución de otra sala del propio órgano jurisdiccional remitente[14] (en consonancia con la decisión del Tribunal de Justicia sobre las escalerillas móviles en el asunto Siewert[15]) han adoptado la postura contraria y han resuelto que en un caso como el presente no había «circunstancia extraordinaria» alguna.

31. Por lo tanto, la aclaración de esta cuestión adquiere una evidente relevancia práctica y también ayudará a incrementar la seguridad jurídica tanto para los pasajeros como para los transportistas aéreos.

32. El Tribunal de Justicia ya ha tenido varias ocasiones de interpretar el artículo 5, apartado 3, del Reglamento sobre los derechos de los pasajeros aéreos. A continuación, expongo un breve resumen de estos asuntos.

33. En el asunto Pešková y Peška,[16] especialmente pertinente para el presente caso, el Tribunal de Justicia consideró que la colisión entre una aeronave y un ave, y el eventual daño ocasionado por dicha colisión, no están intrínsecamente relacionados con el sistema de funcionamiento del aparato y no son, por su naturaleza ni por su origen, inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado y escapan a su control, por lo que tal colisión constituye una circunstancia extraordinaria.

12 Sobre el concepto de «circunstancias extraordinarias», véanse Milner, A., «Regulation EC 261/2004 and "Extraordinary Circumstances"», *Air & Space Law*, 34, n.º 3, 2009, pp. 215-220; van der Wijngaart, T., «Case note: *van der Lans v. KLM* and "Extraordinary Circumstances"», *Air & Space Law*, 41, n.º 1, 2016, pp. 59-62; Michel, V., «Commentaires: Une grève sauvage ne constitue pas une circonstance extraordinaire exonérant le transporteur», *Europe*, n.º 6, junio de 2018, pp. 22-23; Flöthmann, M., «Verbraucherschutz: Ausgleichszahlungen nach Flugausfall trotz "wilden Streiks" des Flugpersonals (Anmerkung)», *Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht*, 2018, p. 457; Herrmann, C., «Entschädigung der Fluggäste bei "wildem Streik" – das TUIfly-Urteil des EuGH», *RRa*, 3/2018, p. 102; Führich, E., «Innenbetrieblicher "wilder Streik" als außergewöhnlicher Umstand der Fluggastrechte-Verordnung», *Monatsschrift für Deutsches Recht*, 13/2018.

13 Así se deduce, en particular, de Prassl, J., «Tackling Diversity Through Uniformity?», en Bobek, M., y Prassl, J., *op. cit.*, p. 335; van der Wijngaart, T., *op. cit.*; Führich, E., *op. cit.*, y Politis, A., «Rechtsprechung: Anmerkung — Pešková u. Peška», *NJW*, 37/2017, p. 2669.

14 Se trata de la Sala Vigesimocuarta de lo Civil del Landgericht Köln (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Colonia).

15 Auto de 14 de noviembre de 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

16 Sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

34. En el asunto McDonagh,[17] el Tribunal de Justicia también incluyó en dicho concepto el cierre del espacio aéreo debido a la erupción del volcán islandés Eyjafjallajökull.

35. Por otro lado, en el asunto van der Lans,[18] el Tribunal de Justicia declaró que un problema técnico que sobrevenga imprevistamente, que no sea imputable a un mantenimiento deficiente y que tampoco sea descubierto con ocasión de un mantenimiento regular, no encaja en el concepto de «circunstancias extraordinarias» en el sentido del artículo 5, apartado 3.

36. En los asuntos Wallentin-Hermann[19] y Sturgeon y otros,[20] el Tribunal de Justicia declaró que un problema técnico que afecte a una aeronave no está comprendido en dicho concepto, a menos que se derive de acontecimientos que, por su naturaleza o por su origen, no sean inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo y escapen a su control efectivo.

37. En el asunto Siewert,[21] el Tribunal de Justicia consideró que una situación en que la escalerilla móvil de embarque de un aeropuerto choca contra una aeronave no se puede calificar como «circunstancia extraordinaria». Volveré a ocuparme de este asunto más adelante.

2. El concepto de «circunstancias extraordinarias» en relación con los problemas técnicos

38. Antes que nada, es importante señalar que este concepto no está ni definido ni establecido claramente en el Reglamento sobre los derechos de los pasajeros aéreos.

39. En respuesta a ello, el Tribunal de Justicia ha acuñado un principio de regla-excepción: la regla es que las deficiencias técnicas se incluyen entre los riesgos operativos de un transportista aéreo, pues forman parte del ejercicio normal de su actividad, y solo excepcionalmente pueden constituir una circunstancia extraordinaria (en principio, cuando no son inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo y cuando escapan a su control).

40. Recientemente, en el asunto Pešková y Peška,[22] el Tribunal de Justicia ha recordado que, en el artículo 5, apartado 1, del Reglamento sobre los derechos de los pasajeros aéreos, el legislador de la Unión ha regulado la obligación de los transportistas aéreos de compensar a los pasajeros en caso de cancelación o gran retraso de los vuelos (es decir, de una duración igual o superior a tres horas). Con arreglo a los considerandos 14 y 15 y al artículo 5, apartado 3, del citado Reglamento, como excepción a lo dispuesto en el apartado 1 de dicho artículo, el transportista aéreo está exento de su obligación de compensar a los pasajeros conforme al artículo 7 del Reglamento sobre los derechos de los pasajeros aéreos si puede probar que la cancelación o el retraso se deben a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables. Por lo tanto, el artículo 5, apartado 3, debe interpretarse de forma estricta.[23]

41. El Tribunal de Justicia ha señalado que «no cabe excluir la posibilidad de que ciertos problemas técnicos constituyan circunstancias extraordinarias […], en la medida en que se deriven de acontecimientos que *no sean inherentes* al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo de que se trate y *escapen al control efectivo de dicho transportista*. Tal sería el caso, por ejemplo, en el

17 Sentencia de 31 de enero de 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43).

18 Sentencia de 17 de septiembre de 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618).

19 Sentencia de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).

20 Sentencia de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros (C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716).

21 Auto de 14 de noviembre de 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

22 Sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška (C-315/15, EU:C:2017:342), apartados 19 y ss. Véase también Wienbracke, M., «Verbraucherrecht: Ausgleichsleistungen bei Flugverspätung nach Kollision des Flugzeugs mit einem Vogel», *Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht*, 2017, p. 571.

23 Sentencia de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), apartado 20.

supuesto de que el fabricante de los aparatos que integran la flota del transportista aéreo de que se trate o una autoridad competente informase de que dichos aparatos, pese a estar ya en servicio, presentan un defecto de fabricación oculto que afecta a la seguridad de los vuelos. Lo mismo podría decirse en caso de daños causados a las aeronaves por actos de sabotaje o de terrorismo».[24]

42. El hecho controvertido (y el daño de que se trata) entra en la categoría de problemas técnicos y, por lo tanto, de las «deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo» que menciona el considerando 14 del Reglamento sobre los derechos de los pasajeros aéreos.

43. Así pues, es evidente que no se trata aquí de un defecto de fabricación oculto que afecte a la seguridad de los vuelos, un ejemplo de problema técnico que el Tribunal de Justicia ha considerado potencialmente constitutivo de una «circunstancia extraordinaria» (sentencias Wallentin-Hermann y van der Lans[25]).

44. Sin embargo, estoy de acuerdo con la Comisión en que la mencionada jurisprudencia podría interpretarse en el sentido de que el Tribunal de Justicia, al poner el ejemplo de un defecto de fabricación oculto, solamente quería dejar claro que los problemas técnicos derivados de defectos que escapan al control del transportista aéreo deben considerarse circunstancias extraordinarias.

45. De hecho, tal como señala el Gobierno alemán, en el asunto McDonagh[26] el Tribunal de Justicia declaró que «en el lenguaje corriente, la expresión "circunstancias extraordinarias" hace literalmente referencia a circunstancias "fuera de lo ordinario". En el contexto del transporte aéreo designa un acontecimiento que no es inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado y escapa al control efectivo de este a causa de su naturaleza o de su origen […]. Dicho de otro modo […], se refiere a todas aquellas circunstancias que escapan al control del transportista aéreo, con independencia de cuál sea la naturaleza de esas circunstancias y la gravedad de las mismas».

46. Además, este punto de vista viene corroborado por los trabajos preparatorios relativos al artículo 5, apartado 3, del Reglamento sobre los derechos de los pasajeros aéreos, durante los cuales la expresión «fuerza mayor» se cambió por «circunstancias extraordinarias». Según lo afirmado en la Posición Común del Consejo, se procedió a esta sustitución en aras de la claridad jurídica.[27]

47. De lo anterior se desprende que el Tribunal de Justicia no pretendía restringir la expresión «circunstancias extraordinarias» de manera que esta solo comprendiese las deficiencias técnicas cuando el origen de estas fuese similar al de un defecto de fabricación oculto.

48. Hasta la fecha, la jurisprudencia del Tribunal de Justicia relativa a los problemas técnicos como circunstancia extraordinaria con arreglo al artículo 5, apartado 3, del Reglamento sobre los derechos de los pasajeros aéreos ha establecido una prueba doble: i) si el problema se puede atribuir a un hecho que (como los mencionados en el considerando 14 de dicho Reglamento) no sea inherente al

24 Sentencia de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), apartado 26 (el subrayado es mío).

25 Sentencias de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), apartado 26, y de 17 de septiembre de 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618), apartados 38 y ss. En relación con esta última, véase la sentencia de la Court of Appeal (England and Wales) [Tribunal de Apelación (Inglaterra y País de Gales), Reino Unido] en el asunto Huzar/Jet2.com Limited [2014] EWCA Civ. 791 (relativo a un defecto de cableado en el circuito de válvulas de combustible). Véase también van der Wijngaart, T., *op. cit.*

26 Sentencia de 31 de enero de 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), apartado 29.

27 Véanse mis conclusiones presentadas en el asunto Krüsemann y otros (C-195/17, C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 a C-286/17 y C-290/17 a C-292/17, EU:C:2018:243), punto 57.

ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo (primer componente), y ii) si, a causa de su naturaleza o de su origen, escapa al control efectivo de este (segundo componente). Es preciso observar que estos dos componentes (condiciones) deben valorarse en cada caso individual y son acumulativos. [28] Los examinaré sucesivamente más adelante.

a) Inherencia

49. En cuanto al primer componente mencionado en el punto anterior (la inherencia), es preciso tener en cuenta que el Tribunal de Justicia ha adoptado una postura restrictiva sobre la posibilidad de invocar esta excepción en caso de problemas técnicos en su línea jurisprudencial en el asunto Wallentin-Hermann. [29]

50. Todas las partes (salvo el Sr. Pauels) consideran que el hecho controvertido (es decir, el daño causado al neumático de la aeronave por un tornillo que se hallaba en la pista de despegue o de aterrizaje) no es inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado.

51. En su sentencia Pešková y Peška, [30] el Tribunal de Justicia declaró que «no constituye una circunstancia extraordinaria la prematura deficiencia de algunas piezas de una aeronave, puesto que esa avería sigue estando intrínsecamente ligada al sistema de funcionamiento del aparato. En efecto, ese suceso imprevisto no escapa al control efectivo del transportista aéreo, ya que a este le corresponde garantizar el mantenimiento y el buen funcionamiento de las aeronaves que explota para sus actividades económicas».

52. Sin embargo, en el apartado siguiente (24) declaró que, «al no estar intrínsecamente relacionados con el sistema de funcionamiento del aparato, la colisión entre una aeronave y un ave, y el eventual daño provocado por dicha colisión, no son, por su naturaleza ni por su origen, inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado y escapan a su control efectivo. Por lo tanto, esa colisión debe ser calificada de "circunstancia extraordinaria" en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento [sobre los derechos de los pasajeros aéreos]».

53. En mi opinión, los hechos sobre los que versaba dicha sentencia y los del presente asunto son comparables. En efecto, mientras que el hecho controvertido es comparable a un impacto de ave (asunto Pešková y Peška [31]), insisto en que no es comparable al choque de una escalerilla móvil con una aeronave (asunto Siewert [32]).

54. En el asunto Siewert, lo que fue decisivo para el Tribunal de Justicia es que la escalerilla era indispensable para el transporte de los pasajeros aéreos, y ahí reside la diferencia fundamental entre dicho asunto y los daños causados a un neumático por un cuerpo extraño en la pista, como en el caso que aquí se trata.

55. A diferencia de las escalerillas móviles que los transportistas aéreos utilizan a propósito para embarcar y desembarcar a los pasajeros, en el presente asunto, el tornillo se hallaba en la pista de maniobras sin que lo supiese el transportista aéreo y al margen o en contra de su voluntad.

28 Sentencia de 17 de abril de 2018, Krüsemann y otros (C-195/17, C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 a C-286/17 y C-290/17 a C-292/17, EU:C:2018:258), apartado 34. El Tribunal de Justicia también señala en esta sentencia que las circunstancias mencionadas en ese considerando no constituyen necesariamente, y de forma automática, causas de exoneración de la obligación de compensación establecida en el artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento sobre los derechos de los pasajeros aéreos.

29 Sentencia de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).

30 Sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška (C-315/15, EU:C:2017:342), apartado 23 y jurisprudencia citada.

31 Sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

32 Auto de 14 de noviembre de 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

56. Tal como ha señalado la Comisión, dichos objetos pueden producir daños, pero esto es ajeno al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado.

57. Es cierto que el uso de una pista de maniobras sin duda forma parte del ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado, como reiteradamente ha señalado el Sr. Pauels. Pero esto, de por sí, no es determinante. En este sentido, el uso del espacio aéreo también forma parte, innegablemente, del ejercicio normal de la actividad de un transportista aéreo, pero el Tribunal de Justicia ha declarado que un impacto de ave constituía una circunstancia extraordinaria, pues no está intrínsecamente relacionado con el sistema de funcionamiento de la aeronave.

58. De ahí se deduce que un tornillo que se halla en la pista de maniobras tampoco está intrínsecamente relacionado con el sistema de funcionamiento de la aeronave. Por el contrario, debe evitarse en la medida de lo posible la presencia de tornillos y demás cuerpos extraños sobre la pista de maniobras, pues representan un grave riesgo para la seguridad y las aeronaves no deben entrar en contacto con ellos.

59. A continuación, el Sr. Pauels alega, en esencia, que el hecho controvertido es un problema frecuente y común, por lo que no puede constituir una circunstancia extraordinaria.

60. De la resolución de remisión se desprende que una situación en que un tornillo o un cuerpo extraño similar que ha caído en la pista de maniobras produce daños en un neumático de una aeronave durante el despegue o el aterrizaje no es un suceso muy infrecuente. Pero esto no significa, a mi parecer, que la frecuencia de ese suceso constituya un criterio de limitación o diferenciación.

61. El Abogado General Bot formuló una argumentación similar en el asunto Pešková y Peška.[33] Este dijo que tales sucesos (los impactos de aves) no podían constituir una circunstancia extraordinaria porque las colisiones de aves con una aeronave son un fenómeno común y conocido por los distintos operadores económicos del sector del transporte aéreo. Sin embargo, el Tribunal de Justicia no siguió su razonamiento y llegó a la conclusión de que, pese a dichos argumentos, un impacto de ave constituía una circunstancia extraordinaria.

62. De lo anterior se deduce que el hecho controvertido no es inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo en cuestión.

b) Control

63. A continuación, en cuanto al segundo componente de la prueba (el control), soy del parecer de que, en el presente asunto, el transportista aéreo cuya aeronave ha sufrido daños en uno de los neumáticos debido a un cuerpo extraño que se hallaba en la pista de maniobras se enfrenta a un hecho que escapa a su control efectivo.

64. Esto es así porque el mantenimiento y la limpieza de las pistas de maniobras no es responsabilidad del transportista aéreo, sino del operador aeroportuario.

65. Como acertadamente observó el órgano jurisdiccional remitente en su sentencia de 19 de enero de 2016,[34] en el considerando 14 del Reglamento sobre los derechos de los pasajeros aéreos, en relación con el artículo 5, apartado 3, de este, el legislador de la Unión se limitó a poner ejemplos de circunstancias extraordinarias, pero los ejemplos presentados demuestran que se trata de fenómenos ajenos a la responsabilidad organizativa y técnica del transportista, que no puede influir en ellos y, por lo tanto, no los puede prevenir. Y tampoco forman parte del riesgo operativo al que se expone toda

33 Conclusiones del Abogado General Bot presentadas en el asunto Pešková y Peška (C-315/15, EU:C:2016:623).
34 Asunto 11 S 389/14.

aeronave. Dado que la seguridad y el control de las pistas de maniobras incumben al respectivo operador aeroportuario, que efectúa inspecciones regulares para localizar cuerpos extraños, los propios transportistas aéreos no tienen ninguna influencia en la ejecución ni en el número de inspecciones, y tampoco están facultados para realizarlas por sí mismos (ni cuentan con los medios para hacerlo).

66. De hecho, el órgano jurisdiccional remitente considera que los cuerpos extraños en las pistas de maniobras no son un riesgo que pueda ser controlado por los transportistas aéreos y constituyen un acontecimiento de origen externo, a diferencia de la aparición prematura de deficiencias en determinadas piezas de la aeronave que pueden sobrevenir a pesar de ser objeto de un mantenimiento periódico. [35]

67. Sea como fuere, estoy de acuerdo con el órgano jurisdiccional remitente en que los cuerpos extraños en las pistas de maniobras que causan daños a la aeronave deben calificarse de circunstancias extraordinarias en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento sobre los derechos de los pasajeros aéreos.

68. Tal como señala el Gobierno polaco, la responsabilidad de la supervisión de las condiciones de la pista de maniobras corresponde al operador aeroportuario, y no al transportista aéreo. Así pues, los daños ocasionados a una parte de la aeronave por un cuerpo extraño, a lo sumo, podrían ser consecuencia del incumplimiento de sus obligaciones por el operador aeroportuario.

69. De hecho, esta responsabilidad del operador aeroportuario se desprende, en particular, del Reglamento (UE) n.º 139/2014 de la Comisión, [36] así como de la legislación nacional aplicable.

70. El anexo IV de dicho Reglamento, «Subparte C – Mantenimiento del aeródromo (ADR.OPS.C)», en el epígrafe «ADR.OPS.C.010 Pavimentos, otras superficies y drenaje», dispone que «a) El operador del aeródromo inspeccionará las superficies de todas las áreas de movimiento, incluyendo los pavimentos (pistas, calles de rodaje y plataformas), las áreas adyacentes y el drenaje para evaluar regularmente su estado como parte de un programa de mantenimiento preventivo y correctivo del aeródromo», y que «b) El operador del aeródromo: 1) mantendrá las superficies de todas las áreas de movimiento con el objetivo de evitar y elimina[r] cualquier objeto o restos sueltos que pudieran causar daños a las aeronaves o poner en peligro el funcionamiento de sus sistemas; 2) mantendrá la superficie de las pistas, calles de rodaje y plataformas, con el fin de evitar la formación de irregularidades perjudiciales».

71. En mi opinión (al igual que en la del órgano jurisdiccional remitente), como cuerpos extraños sobre la pista de maniobras, los tornillos, clavos y demás piezas pequeñas no sirven para el desarrollo del vuelo y constituyen un riesgo para la seguridad. El hecho de que acaben en la pista de maniobras constituye un acontecimiento fortuito y totalmente imprevisible para el transportista aéreo, por lo que tampoco se halla dentro del ámbito de control operativo de la empresa. Al igual que las medidas destinadas a ahuyentar a las aves (para evitar los impactos), las medidas de seguridad de la pista de maniobras para evitar en ella la presencia de cuerpos extraños no tienen por objeto un vuelo concreto del transportista aéreo ni sirven para facilitar el embarque y desembarque seguros de los pasajeros en y

35 Alega que, dado que tales sucesos no son inherentes al desarrollo normal del vuelo y escapan al control del transportista aéreo, deben considerarse como sucesos/circunstancias extraños sobrevenidos.

36 Reglamento de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO 2014, L 44, p. 1).

del vuelo que han reservado, sino que redundan en la seguridad del aeropuerto y, por lo tanto, en la del tráfico aéreo en general. En consecuencia, en principio no pertenecen al ámbito de responsabilidad del transportista aéreo, sino que incumben, en su caso, al operador aeroportuario, que es quien ha de juzgar qué medidas son necesarias y, en su caso, elegir los medios adecuados y eficaces. [37]

72. El Sr. Pauels alega que los neumáticos de las aeronaves están sujetos a presiones extremas durante el despegue y el aterrizaje, son inspeccionados regularmente en los controles previos al vuelo y deben ser sustituidos periódicamente por el transportista aéreo, [38] y que esto se opone a la calificación del hecho controvertido como circunstancia extraordinaria.

73. Sin embargo, en mi opinión, de la mencionada alegación no se deduce que el hecho controvertido deba considerarse inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado o esté sujeto a su control.

74. De forma análoga a lo declarado por el Tribunal de Justicia en el asunto Pešková y Peška [39] en relación con un impacto de ave, la presencia en una pista de maniobras de un tornillo que ocasione daños a la aeronave es ajena a la actividad del transportista aéreo, ya que no tiene nada que ver con la presión extrema ni con las exigencias aplicables al despegue y al aterrizaje de la aeronave. El hecho controvertido no puede evitarse sustituyendo los neumáticos cuando llegan al límite de desgaste; de hecho, incluso un neumático recién estrenado puede verse dañado por un tornillo que se halle en la pista de maniobras.

75. Por lo tanto, en contra de las alegaciones formuladas en las observaciones escritas del Sr. Pauels, el presente caso no es comparable al asunto Siewert. [40]

76. Puede resultar útil exponer la postura del Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Alemania) respecto a lo que constituye el ejercicio normal de la actividad de un transportista aéreo (en una sentencia relativa a una colisión entre un ave y una aeronave). [41] El Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal) declaró que la medida adoptada no pertenece a dicho ejercicio normal si va dirigida a garantizar el *funcionamiento del transporte aéreo en general*. Por lo tanto, se trata de una medida de seguridad aérea, y no de una medida que incumba al transportista aéreo. En consecuencia, según el Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal), las medidas referidas al servicio o a la actividad de una única aeronave están comprendidas en el ámbito de la actividad del transportista aéreo (por ejemplo, el transporte de pasajeros), mientras que las medidas que no afectan al funcionamiento de una aeronave concreta pueden constituir una circunstancia extraordinaria en la medida en que no correspondan a la actividad del transportista aéreo.

77. Así pues, en el presente asunto, las medidas que podrían haberse adoptado para evitar que se dañase el neumático en cuestión en el litigio principal estaban fuera de las facultades del transportista aéreo. Además, las medidas que podría haber adoptado el operador aeroportuario no se refieren a la realización de un vuelo concreto, sino que garantizan en general el correcto desarrollo del tráfico aéreo en el aeropuerto en cuestión. Las pistas de maniobras no se mantienen para un vuelo específico, sino para garantizar la buena marcha del tráfico aéreo en su conjunto.

37 Cito aquí una sentencia dictada en un asunto similar por el Landgericht Darmstadt (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Darmstadt, Alemania) respecto a los daños causados por un tornillo aspirado por el motor (véase BeckRS 2014, 23957). Por otro lado, de la resolución de remisión se desprende que los sistemas técnicos disponibles de inspección de las pistas de maniobras y de eliminación de los cuerpos extraños que se encuentren en ellas no están (aún) lo suficientemente evolucionados como para garantizar la protección. Desde hace algunos años se está desarrollando un sistema de seguridad a prueba de inclemencias meteorológicas que comprobará continuamente la presencia de cuerpos extraños en las pistas de despegue y aterrizaje y que, en caso de peligro, emitirá una alarma.

38 Véase el punto 20 de las presentes conclusiones.

39 Sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

40 Auto de 14 de noviembre de 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

41 BGH, NJW 2014, 861; VRR 2014, 100; NJW-RR 2015, 111.

78. Por último, considero (al igual que la Comisión) que la calificación como «circunstancia extraordinaria» en el presente asunto está igualmente justificada por el objetivo que persigue el Reglamento sobre los derechos de los pasajeros aéreos de garantizar un elevado nivel de protección para estos; por esta razón, no se debe incitar a los transportistas aéreos a abstenerse de adoptar las medidas que exigen los daños causados por un cuerpo extraño para priorizar el mantenimiento y la puntualidad de sus vuelos sobre el objetivo de la seguridad de estos. [42]

79. De lo anterior se deduce que el hecho controvertido supera la prueba del control y, por lo tanto, es un suceso ajeno al control efectivo del transportista aéreo.

3. Medidas razonables para evitar las circunstancias extraordinarias

80. Conforme a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, [43] «como no todas las circunstancias extraordinarias tienen carácter exoneratorio, incumbe a quien pretenda invocarlas demostrar, además, que en cualquier caso habría sido imposible evitarlas con medidas adaptadas a la situación, es decir, con *medidas* que respondan, en particular, a unas condiciones técnica y económicamente soportables para el transportista aéreo de que se trate, en el momento de producirse las circunstancias extraordinarias. En efecto […], dicho transportista debe demostrar que, incluso utilizando todo el personal o el material y los medios financieros de que disponía, *le habría resultado manifiestamente imposible evitar que las circunstancias extraordinarias* con las que se vio enfrentado provocaran la cancelación del vuelo, salvo a costa de aceptar sacrificios insoportables para las capacidades de su empresa en aquel momento» (el subrayado es mío).

81. Es cierto que la cuestión prejudicial no está expresamente relacionada con la condición adicional de las medidas razonables y la prevención de la o las circunstancias extraordinarias.

82. Sin embargo, dado que el órgano jurisdiccional remitente va a tener que valorar si, en las circunstancias del presente caso, se puede considerar que el transportista aéreo ha adoptado las medidas adaptadas a la situación, entiendo que (para proporcionarle una respuesta adecuada a efectos de la aplicación del Derecho de la Unión en el litigio principal) resulta conveniente abordar también esta condición. [44]

83. En efecto, el Tribunal de Justicia ha declarado que «la circunstancia de que un órgano jurisdiccional nacional, en el plano formal, haya formulado su petición de decisión prejudicial refiriéndose a determinadas disposiciones del Derecho de la Unión no impide que el Tribunal de Justicia le proporcione todos los elementos de interpretación que puedan permitirle resolver el asunto de que conoce, aun cuando no haya hecho referencia a ellos al redactar sus cuestiones. A este respecto, corresponde al Tribunal de Justicia deducir del conjunto de elementos aportados por el órgano jurisdiccional nacional y, especialmente, de la motivación de la resolución de remisión, los elementos de Derecho de la Unión que requieren una interpretación, habida cuenta del objeto del litigio». [45]

84. Es jurisprudencia asentada del Tribunal de Justicia que el de «medida razonable» es un concepto individualizado y flexible [46] y que «únicamente deben tenerse en cuenta las medidas que puedan efectivamente [incumbir al transportista aéreo], *excluyendo las que competan a terceros, como, en particular, los gestores de aeropuerto o los controladores aéreos*». [47]

42 Véase la sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška (C-315/15, EU:C:2017:342), apartado 25.

43 Sentencia de 12 de mayo de 2011, Eglītis y Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303), apartado 25.

44 Véase la sentencia de 28 de junio de 1978, Simmenthal (70/77, EU:C:1978:139), apartado 57.

45 Sentencia de 29 de septiembre de 2016, Essent Belgium (C-492/14, EU:C:2016:732), apartado 43.

46 Sentencia de 12 de mayo de 2011, Eglītis y Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303), apartado 30.

47 Sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška (C-315/15, EU:C:2017:342), apartado 43 (el subrayado es mío).

85. Por lo tanto, corresponde al juez nacional «apreciar si, desde el punto de vista técnico y administrativo, el transportista aéreo afectado podía […] efectivamente adoptar, directa o indirectamente, medidas preventivas que permitieran reducir e incluso prevenir los riesgos de [daños en los neumáticos a causa de cuerpos extraños en la pista de maniobras]». [48]

86. De todas las anteriores consideraciones se deduce que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento sobre los derechos de los pasajeros aéreos debe interpretarse en el sentido de que los daños causados al neumático de una aeronave por un tornillo que se hallaba en la pista de despegue o de aterrizaje están comprendidos en el concepto de «circunstancia extraordinaria» en el sentido de dicha disposición.

87. Dicho esto, quisiera señalar que no toda sustitución del neumático de una aeronave puede considerarse una circunstancia extraordinaria: es preciso diferenciar los daños producidos en el neumático en el presente caso de lo que constituye el desgaste normal, con el resultado de que esto último no puede calificarse de circunstancia extraordinaria.

V. Conclusión

88. Habida cuenta de las consideraciones anteriores, propongo al Tribunal de Justicia que responda del siguiente modo a la cuestión prejudicial planteada por el Landgericht Köln (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Colonia, Alemania):

«El artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, debe interpretarse en el sentido de que los daños causados al neumático de una aeronave por un tornillo que se hallaba en la pista de despegue o de aterrizaje están comprendidos en el concepto de "circunstancias extraordinarias" en el sentido de dicha disposición.»

48 Sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška (C-315/15, EU:C:2017:342), apartado 44.