SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta)

de 22 de diciembre de 2008 *

En el asunto C-549/07,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 234 CE, por el Handelsgericht Wien (Austria) mediante resolución de 30 de octubre de 2007, recibida en el Tribunal de Justicia el 11 de diciembre de 2007, en el procedimiento entre

Friederike Wallentin-Hermann

y

Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta),

integrado por el Sr. K. Lenaerts, Presidente de Sala, y los Sres. T. von Danwitz, E. Juhász, G. Arestis y J. Malenovský (Ponente), Jueces;

* Lengua de procedimiento: alemán.

Abogado General: Sra. E. Sharpston;
Secretario: Sr. R. Grass;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre de la Sra. Wallentin-Hermann, Rechtsanwältin, por ella misma;

— en nombre de Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA, 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 polaco, por el Sr. M. Dowgielewicz, en calidad de agente;

— en nombre del Gobierno portugués, por el Sr. L. Fernandes, en calidad de agente;

— en nombre del Gobierno del Reino Unido, por la Sra. C. Gibbs, 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. M. Vollkommer, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oído el Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 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) nº 295/91 (DO L 46, p. 1).

2 Dicha solicitud se presentó en el marco de un litigio entre la Sra. Wallentin-Hermann y Alitalia — Linee Aree Italiane SpA (en lo sucesivo, «Alitalia») relativo a la negativa de esta compañía a indemnizar a la demandante en el asunto principal, cuyo vuelo había sido anulado.

Marco jurídico

Derecho Internacional

3 El Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, concluido en Montreal el 28 de mayo de 1999 (en lo sucesivo, «Convenio de Montreal»), fue firmado por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1989 y aprobado en nombre de ésta mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001 (DO L 194, p. 38). En lo que respecta a la Comunidad, dicho Convenio entró en vigor el 28 de junio de 2004.

4 El capítulo III del Convenio de Montreal, compuesto por los artículos 17 a 37, lleva por título «Responsabilidad del transportista y medida de la indemnización del daño».

5 El artículo 19 de este Convenio, titulado «Retraso», dispone:

«El transportista es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga. Sin embargo, el transportista no será responsable del daño ocasionado por retraso si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y a otros, adoptar dichas medidas.»

Normativa comunitaria

6 El Reglamento nº 261/2004 contiene los siguientes considerandos:

«(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.

[…]

(12) Asimismo, deben reducirse los trastornos y molestias que ocasiona a los pasajeros la cancelación de un vuelo. A fin de alcanzar este objetivo, debe inducirse a los transportistas aéreos a informar a los pasajeros de las cancelaciones antes de la hora de salida prevista y ofrecerles, además, un transporte alternativo razonable, de modo que los pasajeros puedan optar por otra solución. Los transportistas aéreos deben compensar a los pasajeros si no hacen lo anterior, excepto en el caso de que las cancelaciones se produzcan debido a circunstancias extraordinarias que no hubieran podido evitarse incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables.

[…]

(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.»

7 El artículo 5 del Reglamento nº 261/2004, que lleva por título «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

b) el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá asistencia a los pasajeros afectados conforme a la letra a) del apartado 1 y el apartado 2 del artículo 9 así como, en caso de que se les ofrezca un transporte alternativo cuando la salida prevista del nuevo vuelo sea como mínimo al día siguiente de la salida programada del vuelo cancelado, la asistencia especificada en las letras b) y c) del apartado 1 del artículo 9, y

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

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.

[…]»

8 El artículo 7, apartado 1, del Reglamento nº 261/2004, que lleva por título «Derecho a compensación», dispone:

«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).

[…]»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

9 La resolución de remisión indica que la Sra. Wallentin-Hermann reservó tres plazas, para ella, su esposo y su hija, en un vuelo de la compañía Alitalia con salida de Viena (Austria) y con destino a Brindisi (Italia), vía Roma. La salida de Viena estaba prevista a las 6.45 del 28 de junio de 2005 y la llegada a Brindisi ese mismo día a las 10.35.

10 Una vez realizada la facturación y cinco minutos antes de la hora de salida prevista, se informó a los tres pasajeros de que se había cancelado el vuelo. A continuación, fueron transferidos a un vuelo de la compañía Austrian Airlines con destino a Roma, adonde llegaron a las 9.40, veinte minutos después de la salida de su vuelo de conexión a Brindisi, que perdieron por tanto. La Sra. Wallentin-Hermann y su familia llegaron a Brindisi a las 14.15.

11 La causa de la cancelación del vuelo de Alitalia con salida de Viena fue una compleja avería de motor que afectaba a la turbina, detectada la víspera en una inspección. Alitalia había tenido conocimiento de la avería la noche anterior al vuelo, a la una de la madrugada. Para reparar la aeronave fue necesario enviar técnicos y piezas de recambio, y la reparación finalizó el 8 de julio de 2005.

12 La Sra. Wallentin-Hermann reclamó a Alitalia una compensación de 250 euros por la cancelación de su vuelo, en virtud de los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, del Reglamento nº 261/2004, más 10 euros por gastos de teléfono, pero Alitalia se negó a abonar la cantidad reclamada.

13 En el procedimiento judicial iniciado entonces por la Sra. Wallentin-Hermann, el Bezirksgericht für Handelssachen Wien (Tribunal mercantil de distrito de Viena) estimó su pretensión de indemnización, considerando que los problemas técnicos que habían afectado al aparato no podían calificarse de «circunstancias extraordinarias» que eximieran del pago de la compensación con arreglo al artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004.

14 Alitalia apeló contra dicha resolución ante el Handelsgericht Wien (Tribunal mercantil de Viena), que decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Se dan circunstancias extraordinarias en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 261/2004 […], a la luz del decimocuarto considerando de dicho Reglamento, cuando se cancela un vuelo a causa de problemas técnicos en la aeronave, en concreto la avería de un motor, y procede interpretar las causas de exoneración contempladas en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento con arreglo a las disposiciones del Convenio de Montreal (artículo 19)?

2) Si se responde afirmativamente a la primera cuestión, en el caso de un transportista aéreo cuyos vuelos sufren cancelaciones por problemas técnicos con una frecuencia superior a la media, ¿se dan circunstancias extraordinarias en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento [nº 261/2004] sólo por la frecuencia de dichas cancelaciones?

3) Si se responde afirmativamente a la primera cuestión, ¿ha adoptado el transportista aéreo todas las "medidas razonables" con arreglo al artículo 5, apartado 3, del Reglamento [nº 261/2004] si demuestra haber cumplido las exigencias legales mínimas de mantenimiento de la aeronave, y es esto suficiente para eximir al transportista aéreo del pago de la compensación establecida por el artículo 5, en relación con el artículo 7, de dicho Reglamento?

4) Si se responde negativamente a la primera cuestión, ¿constituyen circunstancias extraordinarias en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento los casos de fuerza mayor o fenómenos naturales que no se deben a problemas técnicos y que, por lo tanto, son ajenos al transportista aéreo?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre las cuestiones primera y cuarta

15 En sus cuestiones primera y cuarta, que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente pregunta en esencia si, habida cuenta del decimocuarto considerando del Reglamento nº 261/2004, el artículo 5, apartado 3, de dicho Reglamento debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «circunstancias extraordinarias» utilizado en dicha disposición se aplica a un problema técnico surgido en una aeronave que provoque la cancelación de un vuelo o si, por el contrario, tal concepto abarca situaciones de otra naturaleza que no se deben a problemas técnicos. El órgano jurisdiccional remitente pregunta igualmente si las causas de exoneración contempladas en dicha disposición deben interpretarse con arreglo a las disposiciones del Convenio de Monreal, y en particular con arreglo a su artículo 19.

16 Procede hacer constar que el concepto de circunstancias extraordinarias no es uno de los que se definen en el artículo 2 del Reglamento nº 261/2004. Tampoco los demás artículos de dicho Reglamento definen este concepto.

17 Según reiterada jurisprudencia, la determinación del significado y del alcance de los términos no definidos por el Derecho comunitario debe efectuarse conforme al sentido habitual de éstos en el lenguaje corriente, teniendo también en cuenta el contexto en el que se utilizan y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forman parte. Además, cuando dichos términos figuran en una disposición que constituye una excepción a un principio o, más en concreto, a normas comunitarias encaminadas a proteger a los consumidores, deben entenderse de tal modo que dicha disposición pueda interpretarse estrictamente (véase en este sentido la sentencia de 10 de marzo de 2005, easyCar, C-336/03, Rec. p. I-1947, apartado 21 y la jurisprudencia que allí se cita).

Además, la exposición de motivos de un acto comunitario puede precisar el contenido del mismo (véase en este sentido, en particular, la sentencia de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA, C-344/04, Rec. p. I-403, apartado 76).

18 A este respecto, los objetivos perseguidos por el artículo 5 del Reglamento nº 261/2004, que determina las obligaciones que incumben al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo en caso de cancelación del vuelo, se desprenden con claridad de los considerandos primero y segundo de dicho Reglamento, según los cuales 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 y tomar en consideración los requisitos de protección de los consumidores en general, ya que las cancelaciones de los vuelos ocasionan graves molestias a los pasajeros (véase en este sentido la sentencia IATA y ELFAA, antes citada, apartado 69).

19 Como se deduce del duodécimo considerando y del artículo 5 del Reglamento nº 261/2004, el legislador comunitario ha querido reducir los trastornos y molestias ocasionados a los pasajeros por las cancelaciones de los vuelos incitando a los transportistas aéreos a anunciar por adelantado las cancelaciones y a proponer, en determinadas circunstancias, un transporte alternativo que responda a ciertos criterios. El legislador comunitario ha manifestado igualmente su voluntad de que los transportistas aéreos compensen a los pasajeros en el caso de que no puedan adoptar tales medidas, salvo cuando la cancelación se deba a circunstancias extraordinarias que no habrían podido evitarse aunque se hubieran tomado todas las medidas razonables.

20 En este contexto, está claro que, aunque el artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento nº 261/2004 sienta el principio del derecho de los pasajeros a obtener una compensación en caso de cancelación de un vuelo, el apartado 3 de dicho artículo, que determina las condiciones en las que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo no está obligado a abonar dicha compensación, debe entenderse como una excepción a dicho principio. Por lo tanto, este último apartado debe ser objeto de interpretación estricta.

21 A este respecto, el legislador comunitario ha indicado, según se recoge en el decimocuarto considerando del Reglamento nº 261/2004, que tales 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.

22 De esta afirmación incluida en la exposición de motivos del Reglamento nº 261/2004 se deduce que el legislador comunitario ha querido dar a entender, no que dichos acontecimientos —cuya lista es por lo demás meramente indicativa— constituyen en sí circunstancias extraordinarias, sino únicamente que pueden dar lugar a circunstancias de esta índole. De ello se deduce que no todas las circunstancias que acompañan a tales acontecimientos constituyen necesariamente causas de exoneración de la obligación de compensación establecida en el artículo 5, apartado 1, letra c), de dicho Reglamento.

23 Si bien es cierto que el legislador comunitario ha incluido en la mencionada lista las «deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo» y que un problema técnico surgido en una aeronave puede considerase una de esas deficiencias, no es menos cierto que las circunstancias que acompañan a dicho acontecimiento sólo podrán calificarse de «extraordinarias» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004 cuando correspondan a un acontecimiento que, al igual que los que se enumeran en el decimocuarto considerando de dicho Reglamento, no sea inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo de que se trate y escape al control efectivo de dicho transportista a causa de su naturaleza o de su origen.

24 Pues bien, habida cuenta de las circunstancias particulares en que se desarrolla el transporte aéreo y del grado de sofisticación tecnológica de las aeronaves, procede hacer constar que, en el ejercicio de su actividad, los transportistas aéreos se ven confrontados ordinariamente a diversos problemas técnicos que son consecuencia ineluctable del funcionamiento de estos aparatos. Por lo demás, es precisamente para evitar tales problemas y prevenir incidentes que pongan en peligro la seguridad de los vuelos por lo que dichos aparatos se someten a controles regulares particularmente

estrictos, que forman parte de las condiciones de explotación habituales de las empresas de transporte aéreo. Así pues, la resolución de los problemas técnicos provocados por fallos de mantenimiento de los aparatos debe considerarse inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo.

25 Por consiguiente, los problemas técnicos detectados con ocasión del mantenimiento de las aeronaves o a causa de fallos en dicho mantenimiento no pueden constituir, como tales, «circunstancias extraordinarias» de las contempladas en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004.

26 Sin embargo, no cabe excluir la posibilidad de que ciertos problemas técnicos constituyan «circunstancias extraordinarias» de las allí contempladas, 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 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.

27 Corresponde pues al órgano jurisdiccional remitente comprobar si los problemas técnicos alegados por el transportista aéreo implicado en el asunto examinado en el litigio principal se debieron a acontecimientos que no son inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo de que se trata y que escapaban al control efectivo de dicho transportista.

28 En lo que respecta a la cuestión de si la causa de exoneración formulada en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004 debe interpretarse con arreglo a las disposiciones del Convenio de Montreal, en particular su artículo 19, procede hacer constar que dicho Convenio es parte integrante del ordenamiento jurídico comunitario. Por otro lado, se deduce del artículo 300 CE, apartado 7, que las instituciones de la Comunidad están vinculadas por los acuerdos celebrados por ellas y que, por tanto, esos acuerdos disfrutan de primacía sobre las disposiciones del Derecho comunitario derivado (véase la sentencia de 10 de julio de 2008, Emirates Airlines, C-173/07, Rec. p. I-5237, apartado 43).

29 Según los términos del artículo 19 del Convenio de Montreal, un transportista puede quedar exento de responsabilidad por el daño ocasionado por un retraso «si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y a otros, adoptar dichas medidas».

30 A este respecto, procede señalar que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004 emplea el concepto de «circunstancias extraordinarias», concepto que no aparece ni en el artículo 19 del Convenio de Montreal ni en ningún otro artículo de dicho Convenio.

31 Es preciso hacer constar igualmente que dicho artículo 19 se refiere a los retrasos, mientras que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004 se refiere a los casos de cancelación de vuelos.

32 Además, como se deduce de los apartados 43 a 47 de la sentencia IATA y ELFAA, antes citada, el contexto del artículo 19 del Convenio de Montreal y el del artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004 son diferentes. En efecto, los artículos 19 y siguientes de dicho Convenio regulan las condiciones en que, en caso de retraso de un vuelo, los pasajeros perjudicados pueden entablar las acciones destinadas a obtener una indemnización de daños y perjuicios con carácter individual. En cambio, el artículo 5 del Reglamento nº 261/2004 establece medidas reparadoras estandarizadas e inmediatas. Tales medidas, independientes de aquellas cuyas condiciones de ejercicio determina el Convenio de Montreal, corresponden por tanto a una etapa previa a la considerada por este último. De ello se deduce que las causas de exoneración de la responsabilidad del transportista establecidas en el artículo 19 de dicho Convenio no pueden transponerse indistintamente al artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004.

33 Dadas estas circunstancias, el Convenio de Montreal no puede determinar la interpretación de las causas de exoneración contempladas en dicho artículo 5, apartado 3.

34 A la vista de las consideraciones expuestas, procede responder a la primera y a la cuarta de las cuestiones planteadas por el órgano jurisdiccional remitente que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 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. El Convenio de Montreal no resulta determinante para la interpretación de las causas de exoneración contempladas en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004.

Sobre la segunda cuestión

35 Habida cuenta del conjunto de cuestiones planteadas, procede concluir que, en esta cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta en esencia si, en el caso de unos transportistas aéreos cuyos vuelos sufren cancelaciones por problemas técnicos con una frecuencia superior a la media, la frecuencia con la que surgen tales problemas impide por sí sola considerarlos «circunstancias extraordinarias» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004.

36 Tal como se ha indicado en el apartado 27 de la presente sentencia, corresponde al órgano jurisdiccional remitente comprobar si los problemas técnicos alegados por el transportista aéreo demandado en el litigio principal se debieron a acontecimientos que no son inherentes al ejercicio normal de su actividad y escapan al control efectivo de dicho transportista. De esta formulación se deduce que la frecuencia con que un transportista aéreo sufra problemas técnicos no constituye en sí un dato que permita pronunciarse sobre la presencia o la ausencia de «circunstancias extraordinarias» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004.

37 A la vista de las consideraciones expuestas, procede responder a la segunda cuestión planteada por el órgano jurisdiccional remitente que la frecuencia con que un transportista aéreo sufra problemas técnicos no constituye en sí un dato que permita pronunciarse sobre la presencia o la ausencia de «circunstancias extraordinarias» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004.

Sobre la tercera cuestión

38 En su tercera cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si procede considerar que un transportista aéreo ha adoptado «todas las medidas razonables» con arreglo al artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004 si aporta la prueba de haber cumplido las exigencias legales mínimas de mantenimiento de la aeronave cuyo vuelo fue cancelado, y si esta prueba basta para exonerar a dicho transportista de la obligación de indemnizar que le imponen los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, de dicho Reglamento.

39 A este respecto, procede señalar que el legislador comunitario ha querido que el transportista quede exonerado de la obligación de indemnizar a los pasajeros en caso de cancelación de un vuelo no cuando concurra cualquier circunstancia extraordinaria, sino únicamente cuando concurran circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado aunque se hubieran adoptado todas las medidas razonables.

40 De ello se deduce que, 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.

41 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.

42 Corresponde al órgano jurisdiccional remitente comprobar si, en las circunstancias del asunto examinado en el litigio principal, el transportista aéreo de que se trata tomó las medidas adaptadas a la situación, es decir, las medidas que respondían, en particular, a unas condiciones técnica y económicamente soportables para dicho transportista, en el momento de producirse las circunstancias extraordinarias cuya existencia alega.

43 A la vista de las consideraciones expuestas, procede responder a la tercera cuestión planteada por el órgano jurisdiccional remitente que el hecho de que un transportista aéreo haya respetado las normas mínimas de mantenimiento de una aeronave no basta por sí solo para acreditar que dicho transportista adoptó «todas las medidas razonables» con arreglo al artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004 y para exonerar, por tanto, a dicho transportista de la obligación de indemnizar que le imponen los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, de dicho Reglamento.

Costas

44 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) **El artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 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) nº 295/91, 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. El Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, concluido en Montreal el 28 de mayo de 1999, no resulta determinante para la interpretación de las causas de exoneración contempladas en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004.**

2) **La frecuencia con que un transportista aéreo sufra problemas técnicos no constituye en sí un dato que permita pronunciarse sobre la presencia o la ausencia de «circunstancias extraordinarias» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004.**

3) El hecho de que un transportista aéreo haya respetado las normas mínimas de mantenimiento de una aeronave no basta por sí solo para acreditar que dicho transportista adoptó «todas las medidas razonables» con arreglo al artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004 y para exonerar, por tanto, a dicho transportista de la obligación de indemnizar que le imponen los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, de dicho Reglamento.

Firmas