CONCLUSIONES DE LA ABOGADO GENERAL SRA. ELEANOR SHARPSTON presentadas el 28 de junio de 2011 [1]

1. En el presente asunto, el Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra pregunta si la «cancelación», a efectos del Reglamento (CE) nº 261/2004, [2] incluye el caso en el que un vuelo ha despegado pero ha de realizar un regreso forzoso por circunstancias técnicas al aeropuerto de origen. Asimismo, pide orientación sobre el significado del concepto «compensación complementaria» del artículo 12 del Reglamento.

Marco jurídico

Convenio de Montreal

2. El Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (en lo sucesivo, «Convenio de Montreal») fue firmado por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1999 y aprobado por ésta el 5 de abril de 2001. [3]

3. El párrafo tercero del preámbulo del Convenio de Montreal reconoce la importancia de asegurar la protección de los intereses de los usuarios del transporte aéreo internacional y la necesidad de una indemnización equitativa fundada en el principio de restitución.

4. El artículo 19 del Convenio de Montreal establece:

«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

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) nº 295/91 (DO L 46, p. 1; en lo sucesivo, «Reglamento»).

3 — Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001, sobre la celebración por la Comunidad Europea del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Convenio de Montreal) (DO L 194, p. 38). El Convenio de Montreal entró en vigor el 28 de junio de 2004 en relación con la UE, Francia y España; en la actualidad está en vigor en todos los Estados miembros.

para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y a otros, adoptar dichas medidas.»

5. Con arreglo al artículo 3, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 2027/97, [4] la responsabilidad de una compañía aérea de la Unión en relación con el transporte de pasajeros y su equipaje se rige por todas las disposiciones del Convenio de Montreal relativas a dicha responsabilidad.

Reglamento nº 261/2004

6. El Reglamento 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) […] [D]eben 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. […]

(13) Los pasajeros cuyos vuelos queden cancelados han de tener la posibilidad de obtener el reembolso de los billetes o un transporte alternativo en condiciones satisfactorias, y deben recibir atención adecuada mientras esperan un vuelo posterior.

(14) Del mismo modo que en el marco del Convenio de Montreal, las obligaciones de los transportistas aéreos encargados de efectuar un vuelo se deben limitar o excluir cuando un suceso haya sido causado por circunstancias extraordinarias que no hubieran podido evitarse incluso

4 — Reglamento del Consejo, de 9 de octubre de 1997, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente (DO L 285, p. 1), modificado por el Reglamento (CE) nº 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2027/97 (DO L 140, p. 2).

si se hubieran tomado todas las medidas razonables. […]

[…]»

7. Conforme a su artículo 1, apartado 1, el Reglamento establece los derechos mínimos que asisten a los pasajeros en caso de: a) denegación de embarque contra su voluntad; b) cancelación de su vuelo; c) retraso de su vuelo. Con arreglo a su artículo 3, apartado 1, letra a), el Reglamento es aplicable, entre otros, a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro.

8. El artículo 2, letra l), define la «cancelación» como «la no realización de un vuelo programado». [5]

9. El artículo 5 se titula «Cancelación de vuelos». El artículo 5, apartado 1, letras a) y b), establece que en caso de cancelación de un vuelo el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá asistencia a los pasajeros afectados conforme a los artículos 8 y 9, apartados 1, letra a), y 2. Asimismo, 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, se habrá de ofrecer a los pasajeros afectados la asistencia especificada en el artículo 9, apartado 1, letras b) y c).

5 — La definición también incluye el requisito «y en el que había reservada al menos una plaza». Sin embargo, este caso no atañe a vuelos cancelados antes de que se reserve una plaza.

10. En virtud del artículo 5, apartado 1, letra c),

los pasajeros cuyo vuelo sea cancelado 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.»

11. A tenor del artículo 5, apartado 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.»

12. El artículo 7 se titula «Derecho a compensación». Sus apartados 1 y 2 disponen:

«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.»

13. El artículo 8 se titula «Derecho al reembolso o a un transporte alternativo». En su apartado 1 dispone que, cuando se haga referencia a dicho artículo, se ofrecerán a los pasajeros las opciones siguientes: a) el reembolso del coste íntegro del billete correspondiente a una parte o a la totalidad del viaje, junto con, cuando proceda, un vuelo de vuelta al primer punto de partida lo más rápidamente posible; b) la conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables, lo más rápidamente posible, o c) la conducción hasta el destino final en una fecha posterior.

14. El artículo 8, apartado 3, obliga al transportista aéreo, en el caso de que ofrezca al pasajero un vuelo a un aeropuerto alternativo de las ciudades o regiones de destino, a correr con los gastos de transporte del pasajero desde ese segundo aeropuerto, bien hasta el aeropuerto para el que efectuó la reserva, bien hasta otro lugar cercano convenido con el pasajero.

15. El artículo 9 se titula «Derecho a atención». En su apartado 1 dispone que, cuando se haga referencia a dicho artículo, se ofrecerá a los pasajeros (gratuitamente, pero según condiciones que varían en función de la duración del retraso) a) comida y refrescos, b) alojamiento en un hotel y c) transporte entre el aeropuerto y el lugar de alojamiento del pasajero; además, el artículo 9, apartado 2, establece que se ofrecerán a los pasajeros gratuitamente dos llamadas telefónicas, télex o mensajes de fax, o correos electrónicos.

16. El artículo 12 se titula «Compensación suplementaria». Su apartado 1 dispone:

«El presente Reglamento se aplicará sin perjuicio de los derechos del pasajero a obtener una compensación suplementaria. La compensación que se conceda con arreglo al presente Reglamento podrá deducirse de la misma.»

Hechos, procedimiento y cuestiones prejudiciales

17. Los demandantes –María del Mar Pato Barreiro, Luis Ángel Rodríguez González y la hija de ambos, Yaiza Pato Rodríguez, de cuatro años de edad (familia Pato Rodríguez); Manuel López Alonso, Aurora Sousa Rodríguez y el hijo de ambos, Yago López Sousa, de seis años de edad (familia López Sousa); y Rodrigo Manuel Puga Lueiro– habían contratado pasaje para un vuelo de Air France de París (Charles de Gaulle) a Vigo (Peinador), con salida a las 19.40 del día 25 de septiembre de 2008.

18. El vuelo despegó según lo programado, pero a los pocos minutos el piloto decidió volver al aeropuerto Charles de Gaulle por un problema técnico de la aeronave.

19. El personal de Air France únicamente ofreció asistencia y un hotel en el que pasar la noche al Sr. Puga Lueiro. Los demás durmieron en otra Terminal del Aeropuerto Charles de Gaulle, pues la Terminal de la que debía partir su vuelo cerraba a medianoche.

20. Air France ofreció a la familia Pato Rodríguez un transporte alternativo, recolocándola en un vuelo a Oporto que salió de París (Orly) a las 7.05 del día 26 de septiembre. La referida

familia tomó un taxi en Oporto hasta su domicilio en Vigo, por un coste de 170 EUR.

21. La familia López Sousa fue recolocada en el vuelo París-Vigo de las 19.40 del día 26 de septiembre. No recibieron ninguna asistencia entretanto.

22. El Sr. Puga Lueiro accedió a un vuelo París-Bilbao-Vigo la mañana del 26 de septiembre.

23. Los demandantes interpusieron una demanda conjuntamente contra Air France ante el Juzgado remitente, por incumplimiento del contrato de transporte aéreo. Cada uno de ellos solicitó una compensación de 250 EUR con arreglo al artículo 7 del Reglamento.

24. La familia Pato Rodríguez reclama además 170 EUR por los gastos del traslado en taxi del aeropuerto de Oporto a Vigo. La familia López Sousa reclama 20.50 EUR por gastos de comida en el aeropuerto y 23.20 EUR por un día más de guardería para el perro. Por último, cada uno de los demandantes solicita 650 EUR adicionales en concepto de daños morales, con excepción del Sr. Puga Lueiro, que reclama por dicho concepto 300 EUR.

25. En su auto de remisión, el órgano jurisdiccional nacional señala que el asunto de que conoce suscita problemas de interpretación respecto al Reglamento. Afirma que existen discrepancias interpretativas entre las partes sobre el alcance del concepto de «cancelación» que no se resuelven integrando la norma. En consecuencia, ha planteado al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones:

«a. Si el concepto "cancelación" definida en del artículo 2 [letra l) del] reglamento debe interpretarse en el sentido […] exclusivo de ausencia de salida del vuelo en los términos programados o también en el sentido de cualquier circunstancia que haga que dicho vuelo con reserva haya despegado pero no llegue a su destino, incluido el regreso forzoso por circunstancias técnicas al aeropuerto de origen.

b. Si el concepto de "compensación suplementaria" del artículo 12 [del] reglamento debe interpretarse en el sentido de que permite al juez nacional, en caso de cancelación, conceder indemnización de daños y perjuicios, incluyendo daños morales por incumplimiento del contrato de transporte aéreo conforme a los criterios establecidos en la normativa y jurisprudencia nacional sobre el incumplimiento contractual o si, por el contrario dicha compensación ha de obedecer sólo a gastos realizados por los pasajeros debidamente acreditados y no resarcidos suficientemente por el transportista aéreo conforme a lo que exigen los artículos 8 y 9 del Reglamento […], sin haberse invocado dichos preceptos o, por último,

si estos dos conceptos de compensación suplementaria son compatibles entre sí.»

26. Los demandantes en el litigio principal, los Gobiernos francés, italiano y polaco, el Reino Unido y la Comisión han presentado observaciones escritas. Air France presentó observaciones fuera de plazo pero, al ser éstas rechazadas por el Tribunal de Justicia, no intentó expresar su opinión mediante la solicitud de una vista. Dado que ninguna otra parte lo solicitó, no se ha celebrado ninguna vista.

Apreciación

Primera cuestión

27. El Juzgado remitente solicita que se aclare la definición del concepto de «cancelación» del artículo 2, letra l), del Reglamento. Indica dos posibilidades. En primer lugar, «cancelación» podría significar exclusivamente «ausencia de salida del vuelo en los términos programados». En segundo lugar, podría significar «cualquier circunstancia que haga que dicho vuelo […] haya despegado pero no llegue a su destino, incluido el regreso forzoso por circunstancias técnicas al aeropuerto de origen».

28. Sin embargo, debo señalar que en el litigio principal se trata de hecho, específicamente, de un caso de regreso forzoso del avión por circunstancias técnicas al aeropuerto de origen, al parecer, tras unos pocos minutos. Por consiguiente, coincido con los demandantes en el asunto principal en que la cuestión cuya respuesta necesita el Juzgado remitente es si ese conjunto particular de circunstancias constituye una cancelación en el sentido del Reglamento. A los presentes efectos es innecesario, y en mi opinión sería imprudente, que el Tribunal de Justicia considere otras posibles circunstancias en las que un vuelo salga de su aeropuerto de origen según lo previsto pero concluya en un lugar distinto del destino programado. Cualquier intento de ofrecer una respuesta omnicomprensiva probablemente no tendría en cuenta alguno o varios conjuntos de circunstancias.

29. Además, los hechos expuestos en el auto de remisión no contienen indicación alguna de que el vuelo en cuestión fuera reanudado en cualquier momento posterior a su regreso al aeropuerto de origen. Todos los demandantes llegaron finalmente a su destino por medio de otros vuelos. [6] Por tanto, no

6 — Claramente no puede considerarse que el vuelo programado para las 19.40 del 26 de septiembre de 2008, que despegó a esa hora, y en el que se recolocó a la familia López Sousa, era el mismo vuelo que el programado para las 19.40 del 25 de septiembre, que despegó puntualmente.

es necesario examinar si, en el supuesto de que el vuelo hubiera salido de nuevo después de un retraso, dicho retraso podría haberse considerado una cancelación y, en tal caso, cuán prolongado habría debido ser el retraso para ello.

30. Asimismo, estoy de acuerdo con la Comisión en que el motivo del regreso es irrelevante para determinar si un vuelo ha sido cancelado o no. Si existe una cancelación, entonces su motivo puede ser relevante para determinar si «se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables» a efectos del artículo 5, apartado 3, del Reglamento, en cuyo caso no habrá de pagarse una compensación. No es relevante para determinar la mera existencia de una cancelación, ya sea en las circunstancias del presente caso o en cualesquiera otras. En el caso de autos, no se ofrecen detalles sobre las circunstancias del regreso al aeropuerto de origen y no se ha preguntado si tales circunstancias pueden haber sido «extraordinarias» en el sentido del artículo 5, apartado 3.

31. En consecuencia, entiendo que la primera cuestión debería abordarse en una versión reformulada: ¿El concepto de «cancelación» definido en el artículo 2, letra l), del Reglamento significa exclusivamente ausencia de salida del vuelo en los términos programados o incluye también el caso en el que el vuelo regresa al aeropuerto de origen y no prosigue ulteriormente?

32. No encuentro ninguna dificultad en responder que un vuelo resulta cancelado en el sentido del Reglamento si, aun habiendo salido según lo programado, no llega a su destino previsto, sino que regresa al aeropuerto de origen y no prosigue ulteriormente.

33. No existe una definición de «vuelo» en el Reglamento, pero el Tribunal de Justicia ha interpretado el término en el sentido de que «consiste, esencialmente, en una operación de transporte aéreo y de que, por lo tanto, constituye en cierto modo una "unidad" de este tipo de transporte realizada por un transportista aéreo que fija su itinerario». [7] Por tanto, su esencia es el transporte aéreo de pasajeros y su equipaje del aeropuerto A al aeropuerto B. [8]

34. El concepto de «cancelación» de un vuelo, en cambio, sí se define. Significa «la no realización de un vuelo programado». La definición es objetiva. Se refiere a la no realización efectiva de un vuelo, no a la decisión de no realizar un vuelo y mucho menos al momento en que pueda adoptarse tal decisión.

7 — Sentencia de 10 de julio de 2008, Emirates Airlines (C-173/07, Rec. p. I-5237), apartado 40.

8 — Por supuesto, existen casos en los que aparatos comerciales (generalmente pequeños) pueden llevar pasajeros en breves excursiones, tal vez para una contemplación aérea del paisaje o para ofrecer una primera experiencia de vuelo, y tienen previsto regresar, por razones obvias, al aeropuerto de origen. Tales vuelos no sólo son irrelevantes a los presentes efectos, sino que resulta dudoso que entren dentro del ámbito de aplicación del Reglamento.

35. En mi opinión, cuando se programa un vuelo para transportar pasajeros y su equipaje de A a B, y éste sale de A según lo programado pero después regresa a A y no prosigue ulteriormente, de modo que simplemente se desembarca a los pasajeros y su equipaje en el punto de origen, no puede decirse que tal vuelo se haya realizado. Ninguna parte de la «unidad de transporte» que el transportista aéreo debía efectuar, conforme al itinerario fijado por dicho transportista, se ha llevado a cabo efectivamente. No se ha obtenido ningún elemento esencial de la operación. El transportista no ha transportado a nadie, ni nada, a ningún lugar. Los pasajeros se encuentran en la misma situación que si hubieran permanecido en la sala de embarque, sin la menor esperanza de tomar su vuelo programado. Habrá de hallarse otra manera de llevarlos al punto B, puesto que el vuelo previamente programado no va a llevarlos allí.

36. A mi juicio, esto constituye claramente la «no realización» del vuelo en cuestión.

37. Sin embargo, el Gobierno francés y el Reino Unido han planteado objeciones a cualquier interpretación del Reglamento que suponga que un vuelo pueda considerarse cancelado después de su salida.

38. El Reino Unido se refiere en primer lugar a la afirmación del Tribunal de Justicia en la sentencia Sturgeon [9] según la cual «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». Llega a la conclusión de que, si un vuelo sale conforme a la programación inicialmente prevista por el operador, nunca puede considerarse cancelado.

39. No creo que pueda extraerse tal conclusión. La afirmación citada atañe a vuelos retrasados, que salen, y después llegan a su destino, más tarde de la hora programada. No atañe a vuelos interrumpidos, que regresan a su aeropuerto de origen de tal modo que el resultado no se diferencia del de un vuelo que no despega en absoluto.

40. El Gobierno francés también se refiere a la sentencia Sturgeon y otros, en particular a la afirmación del Tribunal de Justicia [10] según la cual «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». El Gobierno francés infiere, *a contrario,* que no puede haber una cancelación cuando no se abandona la programación del vuelo inicial.

9 — Sentencia de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros (C-402/07 y C-432/07, Rec. p. I-10923), apartado 34.

10 — Apartado 36 de la sentencia.

41. Una vez más, considero que esta inferencia no está justificada. Como ya he señalado, la sentencia Sturgeon y otros se refería a la discusión acerca de si un vuelo había sido simplemente retrasado, no cancelado, mientras que en el presente caso no hay ninguna indicación de que exista tal discusión. Asimismo, por un lado, el hecho de que pueda estimarse que existe una cancelación en determinadas circunstancias no significa que nunca pueda haber una cancelación en otras circunstancias. Por otro lado, resulta que, al menos para algunos de los demandantes, las reservas fueron de hecho transferidas a otro vuelo. Además, toda la programación del vuelo inicial, con la única excepción de la salida, fue de hecho abandonada. El itinerario y la llegada al punto de destino (que ciertamente constituyen la esencia de cualquier transporte aéreo o unidad de éste) fueron cancelados y sustituidos por un regreso al aeropuerto de origen, con el resultado de que ninguna parte significativa de la programación inicial se llevó a cabo.

42. El Reino Unido añade que, de las tres circunstancias en relación con las cuales el Reglamento prescribe requisitos mínimos, la denegación de embarque y los retrasos en la salida atañen, por su propia naturaleza, a la situación previa al despegue. Por tanto, aduce, la cancelación también debe referirse a la situación previa al despegue.

43. A mi juicio, lo anterior es un *non sequitur* lógico. Cabría argumentar igualmente que la denegación de embarque y la cancelación implican que un pasajero no pueda tomar el vuelo para el que tenía una reserva, de modo que los retrasos también deben referirse a una situación semejante, lo cual sería absurdo, pues, en los casos de retraso, el pasajero sí toma el vuelo para el que tenía una reserva.

44. A continuación, el Reino Unido trata de demostrar que una simple variación de la programación inicial del vuelo, tal como una modificación del plan de vuelo o un desvío respecto del destino final, no equivale a una cancelación del vuelo, ni en el sentido normal de la palabra ni según se define en el artículo 2, letra l), del Reglamento. También aduce que, si se aplicara el término «cancelación» a supuestos en los que un vuelo simplemente no ha seguido su itinerario programado, sino que ha cubierto únicamente parte de la distancia, sería difícil o imposible aplicar las franjas de distancias a efectos de compensación con arreglo al artículo 7, apartado 1, del Reglamento.

45. No obstante, ya he expresado mi opinión de que esta petición de decisión prejudicial se refiere únicamente a las circunstancias de un regreso simple y definitivo al aeropuerto de origen, sin alcanzar ningún otro destino, y de que el Tribunal de Justicia debe circunscribir su pronunciamiento a tales circunstancias. En consecuencia, estimo que las alegaciones

del Reino Unido a este respecto no son relevantes para el asunto que ha de resolverse.

46. Tanto el Gobierno francés como el Reino Unido aducen una serie de alegaciones adicionales.

47. En primer lugar, subrayan el objetivo del Reglamento de fomentar que los transportistas aéreos informen a los pasajeros de las cancelaciones con tanta antelación como sea posible respecto de la fecha programada [11] y disuadirlos de cancelar vuelos por meras razones comerciales (probablemente, en casos en los que el número de reservas hace que el vuelo no sea rentable). [12] Una vez que un vuelo ha salido, claramente no existe la posibilidad de informar a los pasajeros de cualquier «cancelación» antes de la hora de salida prevista ni puede la aerolínea tener ninguna razón comercial para no proseguir con el vuelo. Por tanto, no es conforme con la intención y el objetivo del Reglamento clasificar como cancelación cualquier cosa que ocurra con el vuelo después de su salida programada.

48. Estoy de acuerdo en que el objetivo de prevenir las cancelaciones y fomentar que se informe de ellas con antelación se cuenta entre los que persigue el Reglamento. También es cierto que, en su duodécimo considerando, la compensación en relación con las cancelaciones se asocia a la falta de información previa a los pasajeros, falta de información que no puede tener relevancia alguna si un vuelo se cancela después de su salida. Si ése fuera el único objetivo en lo que atañe a las cancelaciones, las alegaciones de los dos Gobiernos podrían tener algún fundamento. Pero el Reglamento tiene otros objetivos, principalmente el de garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros. [13] En efecto, parece evidente que prevenir las cancelaciones y fomentar que se informe de ellas con antelación son simplemente algunos de los medios de alcanzar el objetivo principal de proteger a los pasajeros. La compensación respecto a las cancelaciones en el último momento es otro de esos medios; no es menos apropiada a tal fin si la cancelación se produce después del último momento.

49. En el presente caso, la situación experimentada por los demandantes en el asunto principal claramente no constituía una denegación de embarque. Y, a diferencia de lo

11 — Véase el considerando 12 del Reglamento, junto con las disposiciones del artículo 5, apartado 1, letra c), que prevén que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo informe a los pasajeros de las cancelaciones y, de este modo, eluda la obligación de pagar compensaciones si se cumplen otros requisitos determinados.

12 — Véase el punto 1 de la exposición de motivos de la propuesta de Reglamento de la Comisión, COM(2001) 784 final, que sostiene: «La denegación de embarque y la anulación de los vuelos por razones comerciales provocan gran enojo, no sólo porque ocasionan importantes retrasos y contrarían los planes de los viajeros, sino también porque ponen de manifiesto que el transportista ha incumplido su compromiso de transportar a los pasajeros en un plazo razonable».

13 — Véanse, en particular, los considerandos primero y segundo del Reglamento y la sentencia de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA (C-344/04, Rec. p. I-403), apartado 69.

que ocurría en el asunto Sturgeon y otros, tampoco consta que el transportista aéreo haya alegado que se trataba de un retraso. Si tampoco fuera una cancelación, existiría un notable vacío en la protección de los pasajeros. Un transportista podría aducir que no le incumbía responsabilidad alguna conforme al Reglamento, ni siquiera la de ofrecer asistencia o atención (de hecho, parece que en el presente caso se ofreció muy poca atención o asistencia a los demandantes). Una laguna tan flagrante sería completamente contraria al objetivo de garantizar un alto nivel de protección de los pasajeros. Significaría que los pasajeros que se hallaran en tales circunstancias tendrían derecho a un tratamiento menos favorable no sólo que aquellos cuyo vuelo se hubiera cancelado antes de la salida, sino también que aquellos cuyo vuelo hubiera sufrido un retraso de unas pocas horas, aunque su situación implicara de hecho molestias considerablemente mayores.

50. Puesto que, como señala la Comisión, ningún elemento del Reglamento indica que una «cancelación» sólo pueda ocurrir antes de la salida del vuelo, considero que no se puede hacer una lectura de su tenor literal que imponga tal limitación, toda vez que ello supondría un menoscabo palmario del principal objetivo del Reglamento.

51. No obstante, debo señalar que la cancelación de un vuelo tras su salida obedecerá con mayor probabilidad a circunstancias extraordinarias en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento, que la cancelación en un momento que permita al transportista aéreo informar con antelación a los pasajeros. Así, el transportista sólo tendrá que pagar una compensación por una cancelación tras la salida si la causa de ésta podría haberse evitado adoptando todas las medidas razonables. Sin embargo, en el supuesto de que la causa pudiera haberse evitado de ese modo, existirá una responsabilidad conforme al artículo 19 del Convenio de Montreal y, con arreglo al artículo 12, apartado 1, del Reglamento, la compensación que haya de abonarse en virtud de los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7 del Reglamento podrá deducirse de dicha compensación.

52. Seguidamente, el Gobierno francés y el Reino Unido advierten del riesgo de que, si se considerara que un regreso de la aeronave a su aeropuerto de origen constituye una cancelación del vuelo, los pilotos podrían verse presionados para continuar el vuelo, en vez de efectuar el regreso, para evitar que el transportista aéreo tenga que pagar una compensación conforme al Reglamento. Aducen que tal presión podría poner en peligro la seguridad de la aeronave.

53. Esta observación no me parece plausible. Aun partiendo de la improbable asunción de que una aerolínea pueda albergar una fría indiferencia hacia la seguridad de sus pasajeros, entiendo que no es probable que ningún

transportista aéreo prefiera el riesgo de un accidente, con la posibilidad de enormes cantidades de dinero en juego en términos tanto de su propia pérdida material como de compensaciones a las víctimas, frente a la necesidad de pagar una compensación cierta pero limitada en virtud del Reglamento. Ello es aún más improbable si un regreso urgente por razones de seguridad se debe a circunstancias extraordinarias en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (como ocurrirá presumiblemente a menos que el transportista no haya adoptado todas las medidas razonables), lo que exonerará al transportista de la responsabilidad de pagar una compensación con arreglo al artículo 7. Y, dejando de lado la obligación efectiva de los pilotos de atenerse a los procedimientos y exigencias de seguridad internacionalmente acordados, estimo más probable que den mayor peso a su propia seguridad y la de su tripulación y pasajeros, que al beneficio comercial del transportista aéreo para el que trabajan.

54. Finalmente, los dos Gobiernos llaman la atención sobre el hecho de que, incluso en ausencia de cualquier derecho a una compensación con arreglo al artículo 7 del Reglamento, los pasajeros todavía pueden formular pretensiones conforme a lo dispuesto en el artículo 19 del Convenio de Montreal en circunstancias como las del presente asunto.

55. Ciertamente, esta constatación es correcta. Sin embargo, no veo que tenga ninguna relevancia para la cuestión de si existe o no un derecho a compensación en virtud del Reglamento.

56. En consecuencia, opino que el concepto de «cancelación», según se define en el artículo 2, letra l), del Reglamento, comprende los casos en que un vuelo sale pero después regresa al aeropuerto de origen y no prosigue ulteriormente.

La segunda cuestión

57. La segunda cuestión del órgano jurisdiccional nacional se basa en la premisa de que se haya acreditado la existencia de una cancelación. Pregunta acerca de las implicaciones del uso del concepto «compensación suplementaria» en el artículo 12, apartado 1, del Reglamento, que, como se recordará, es del siguiente tenor: «El presente Reglamento se aplicará sin perjuicio de los derechos del pasajero a obtener una compensación suplementaria. La compensación que se conceda con arreglo al presente Reglamento podrá deducirse de la misma.»

58. En este contexto, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en primer lugar, si, en caso de cancelación, el juez nacional puede

conceder indemnización de daños y perjuicios (incluyendo daños morales) resultantes del incumplimiento de un contrato de transporte aéreo conforme a los criterios establecidos en la normativa y jurisprudencia nacionales sobre el incumplimiento contractual. O si la «compensación suplementaria» ha de obedecer únicamente a gastos acreditados realizados por los pasajeros y no resarcidos suficientemente por el transportista aéreo conforme a los artículos 8 y 9 del Reglamento, aun cuando no se hayan invocado dichos preceptos. El órgano jurisdiccional remitente pregunta también si estos dos conceptos de «compensación suplementaria» son compatibles entre sí.

59. La primera parte de la cuestión puede responderse de manera simple. El artículo 12, apartado 1, no establece ninguna limitación al tipo de daño por el que un pasajero puede reclamar. La determinación de este punto incumbe al Derecho nacional, que a su vez ha de tener en cuenta el Convenio de Montreal. A este respecto, cabe señalar que el Tribunal de Justicia declaró en la sentencia Walz [14] que el «daño» a que se refiere el Convenio de Montreal podía ser tanto material como moral.

14 — Sentencia de 6 de mayo de 2010 (C-63/09, Rec. p. I-4239), apartado 29.

60. Esta respuesta resulta de aplicación también para la segunda parte de la cuestión. El hecho de que se deba una compensación con arreglo a los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7 del Reglamento no impide que un pasajero pretenda obtener una compensación suplementaria por los gastos realizados debido a que el transportista aéreo no cumplió con sus obligaciones conforme a los artículos 8 o 9. Aunque tal compensación no se prevea explícitamente, está claro que la obligación de proporcionar atención y asistencia sería inane si su cumplimiento no pudiera imponerse.

61. Sin embargo, el órgano jurisdiccional nacional pregunta también si la compensación por los gastos realizados debido al incumplimiento por parte del transportista de las obligaciones que le incumben en virtud de los artículos 8 o 9 puede exigirse «sin haberse invocado dichos preceptos». No está claro lo que esto significa. Los demandantes, en sus observaciones ante este Tribunal de Justicia, han citado pasajes de su demanda ante el juez nacional que muestran que invocaron específicamente el incumplimiento de la obligación de asistencia impuesta por el Reglamento y que se refirieron explícitamente al artículo 9 de éste. No obstante, cualquiera que sea el problema en relación con los requisitos procesales nacionales, ciertamente no hay nada en el Reglamento en sí mismo que impida conceder una compensación ante una falta de atención y asistencia con arreglo a los artículos 8 y 9, por el simple hecho de que el demandante no haya invocado explícitamente

tales disposiciones. De hecho, una norma nacional que condujera a ese resultado sería inadmisible en la medida en que negaría a los demandantes unos derechos que el Reglamento les reconoce.

62. Por otro lado, cabe plantearse la posibilidad de que el órgano jurisdiccional nacional esté preguntando si, para que tal demanda sea admisible, el demandante debe haber solicitado al transportista aéreo, en el momento oportuno, atención y asistencia sobre la base de los artículos 8 y 9 del Reglamento. Si es así, la respuesta debe ser negativa. Aunque el artículo 14 del Reglamento exige a los transportistas aéreos que informen a los pasajeros de sus derechos conforme al Reglamento, la obligación de ofrecer atención y asistencia no depende en modo alguno de una solicitud del pasajero. El tenor literal de los artículos 8 («se ofrecerán a los pasajeros […]») y 9 («se ofrecerá a los pasajeros […]») es explícito.

63. Existe otra dificultad al interpretar el concepto de «compensación suplementaria» del artículo 12, apartado 1, del Reglamento en el sentido de que incluye la compensación por los gastos realizados debido a que el transportista aéreo no cumplió con los obligaciones que le imponen los artículos 8 o 9. La segunda frase del artículo 12, apartado 1, prevé que la compensación «que se conceda con arreglo al presente Reglamento» pueda deducirse de la «compensación suplementaria». Si se entiende que la compensación concedida con arreglo al Reglamento es únicamente la que se debe en virtud del artículo 7, ello podría implicar que dicha compensación pudiera deducirse de la debida a causa del incumplimiento de las obligaciones de atención y asistencia, la cual, en sí misma, no se «concede con arreglo al Reglamento».

64. Esta interpretación resultaría absurda. El deber de pagar una compensación con arreglo al artículo 7 y el deber de atención y asistencia son concurrentes y cumulativos. Un transportista aéreo no puede eludir uno deduciéndolo del otro. No obstante, aunque se adoptara esa interpretación, el artículo 12, apartado 1, únicamente establece que la compensación que se conceda con arreglo al Reglamento *podrá* deducirse de la compensación suplementaria. No hay ninguna obligación de deducir y siempre habrá de corresponder al órgano jurisdiccional competente determinar si, en las circunstancias del caso, la deducción es equitativa. En las presentes circunstancias, claramente no sería equitativa.

Conclusión

65. A la luz de cuantas consideraciones preceden, propongo al Tribunal de Justicia que responda a las cuestiones planteadas por el Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra del siguiente modo:

El concepto de «cancelación» definido en el artículo 2, letra l), 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, incluye los casos en el que un vuelo sale pero después regresa al aeropuerto de origen y no prosigue ulteriormente.

El concepto de «compensación suplementaria» del artículo 12, apartado 1, del Reglamento nº 261/2004 incluye la compensación concedida, conforme a la legislación y la jurisprudencia nacionales, por los daños y perjuicios (incluyendo los daños morales) en relación con una cancelación resultante de un incumplimiento de un contrato de transporte aéreo.

Cuando un transportista aéreo ha incumplido las obligaciones que le imponen los artículos 8 y 9 del Reglamento nº 261/2004, los pasajeros afectados pueden reclamar el reembolso de cualquier gasto realizado por ellos como resultado de ese incumplimiento, con independencia de que solicitaran o no el cumplimiento de la obligación en el momento oportuno. La compensación concedida con arreglo al artículo 7 del mismo Reglamento no puede deducirse de dicho reembolso.