

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Novena)

de 17 de septiembre de 2015 (*)

«Procedimiento prejudicial — Transportes aéreos — Derechos de los pasajeros en caso de cancelación o de retraso de un vuelo — Reglamento (CE) n° 261/2004 — Artículo 5, apartado 3 — Denegación de embarque y cancelación de un vuelo — Gran retraso de un vuelo — Compensación y asistencia a los pasajeros — Circunstancias extraordinarias»

En el asunto C-257/14,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Rechtbank Ámsterdam (Países Bajos), mediante resolución de 29 de abril de 2014, recibida en el Tribunal de Justicia el 28 de mayo de 2014, en el procedimiento entre

Corina van der Lans

y

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Novena),

integrado por la Sra. K. Jürimäe, Presidenta de Sala, y los Sres. J. Malenovský (Ponente) y M. Safjan, Jueces;

Abogado General: Sra. E. Sharpston;

Secretario: Sra. L. Carrasco Marco, administradora;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 7 de mayo de 2015;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, por los Sres. P. Eijssvoogel, P. Huizing, R. Pessers y M. Lustenhouwer, advocaten;
- en nombre del Gobierno neerlandés, por las Sras. M. Bulterman y M. Noort, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno alemán, por el Sr. T. Henze y la Sra. J. Kemper, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno francés, por los Sres. G. de Bergues, D. Colas y R. Coesme y por la Sra. M. Hours, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno italiano, por la Sra. G. Palmieri, en calidad de agente, asistida por la Sra. C. Colelli, avvocato dello Stato;

- en nombre del Gobierno del Reino Unido, por el Sr. L. Christie, en calidad de agente, asistido por el Sr. J. Holmes, Barrister;
- en nombre de la Comisión Europea, por el Sr. F. Wilman y la Sra. N. Yerrell, 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 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 Esa petición se ha presentado en el marco de un litigio entre la Sra. van der Lans y la compañía aérea Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (en lo sucesivo, «KLM») acerca de la negativa de ésta a indemnizar a la demandante en el litigio principal, cuyo vuelo se retrasó.

Marco jurídico

3 El Reglamento nº 261/2004 contiene en particular 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.

[...]

(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.»

4 El artículo 3 de ese Reglamento, titulado «Ámbito de aplicación», dispone en su apartado 1, letra b):

«1. El presente Reglamento será aplicable:

[...]

b) a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en un tercer país con destino a otro situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado, a menos que disfruten de beneficios o compensación y de asistencia en ese tercer país, cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en cuestión sea un transportista comunitario.»

5 El artículo 5 del mismo Reglamento establece:

«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 [...]

[...]

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 El artículo 7 del mismo Reglamento, titulado «Derecho a compensación», prevé:

«1. Cuando se haga referencia al presente artículo, los pasajeros recibirán una compensación por valor de:

a) 250 euros para vuelos de hasta 1500 kilómetros;

b) 400 euros para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1500 kilómetros y para todos los demás vuelos de entre 1500 y 3500 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 1500 kilómetros o menos, o
- b) que no sea superior a tres horas, para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1500 kilómetros y para todos los demás vuelos de entre 1500 y 3500 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.

3. La compensación a que hace referencia el apartado 1 se abonará en metálico, por transferencia bancaria electrónica, transferencia bancaria, cheque o, previo acuerdo firmado por el pasajero, bonos de viaje u otros servicios.

4. Las distancias indicadas en los apartados 1 y 2 se calcularán en función del método de la ruta ortodrómica.»

7 El artículo 13 del Reglamento nº 261/2004 prevé:

«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.»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

8 La Sra. van der Lans disponía de reserva de un billete de avión en un vuelo operado por KLM. Ese vuelo, con destino a Ámsterdam (Países Bajos), debía partir de Quito (Ecuador), el 13 de agosto de 2009 a las 9h15, hora local. Sin embargo, la salida no tuvo lugar hasta el día siguiente a las 19h30, hora local. El avión que realizó ese vuelo llegó a Ámsterdam con un retraso de 29 horas.

9 Según KLM, ese retraso se debió al hecho de que en el aeropuerto de Guayaquil (Ecuador), desde el que ese avión habría debido partir para llegar a Ámsterdam vía Quito y Bonaire (Antillas neerlandesas), se advirtió durante el procedimiento de «push

back», consistente en empujar al avión en tierra hacia atrás mediante un vehículo, que uno de los motores no se encendía, a causa de un fallo en la entrada del carburante.

10 Según KLM, del «aircraft technical log» resulta que se produjo una conjunción de fallos. Dos piezas eran defectuosas, a saber, la bomba de carburante y la unidad hidromecánica. Esas piezas, de las que no se disponía en Guayaquil, tuvieron que ser enviadas por avión desde Ámsterdam, para montarlas después en el avión en cuestión, que salió de Quito con el retraso mencionado en el apartado 8 de esta sentencia.

11 Esas piezas no fueron objeto de un examen más profundo para determinar la causa del incidente porque sólo el fabricante de las piezas puede realizar ese examen.

12 La Sra. van der Lans presentó ante el Rechtbank Ámsterdam una demanda para que se le concediera una compensación de 600 euros a causa de ese retraso.

13 KLM se opone a esa demanda y aduce la excepción prevista en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004, en caso de «circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables».

14 Según KLM, las piezas defectuosas no habían superado su tiempo de vida útil. Por otra parte, su fabricante no había facilitado ninguna indicación específica de que pudieran surgir deficiencias cuando esas piezas alcanzaran cierto tiempo de vida útil. KLM alega también que esas piezas no fueron inspeccionadas antes del despegue, con ocasión del «preflight check» general, sino que lo fueron al realizar el último «check A», un mes antes aproximadamente del vuelo objeto del asunto principal.

15 Según la Sra. van der Lans, KLM no puede argüir en este caso la concurrencia de circunstancias extraordinarias. En efecto, el retraso de ese vuelo fue causado por un problema técnico. Ahora bien, el Tribunal de Justicia juzgó en la sentencia Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), que la solución de problemas técnicos es inherente a la actividad del transportista aéreo y no se puede calificar como circunstancia extraordinaria.

16 El litigio principal concierne a la cuestión de si la excepción prevista en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004 puede ser aducida por KLM en circunstancias como las de este asunto.

17 En ese sentido, el tribunal remitente desea que se aclare la interpretación que se ha de dar a los términos «circunstancias extraordinarias» y «todas las medidas razonables», enunciados en esa disposición, en particular si se tiene cuenta al respecto el considerando 14 del Reglamento nº 261/2004 y la jurisprudencia pertinente del Tribunal de Justicia, en especial la sentencia Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).

18 En estas circunstancias, el Rechtbank Ámsterdam decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Cómo debe interpretarse el concepto “suceso” del considerando 14 del Reglamento nº 261/2004?»

2) Las circunstancias extraordinarias a las que se refiere el mencionado considerando 14, habida cuenta del apartado 22 de la sentencia Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), no coinciden con los incidentes mencionados como ejemplo en la enumeración que se encuentra en la segunda frase del considerando 14, y que el Tribunal de Justicia designa como “acontecimientos” en el apartado 22. ¿Es cierto que los acontecimientos a los que se refiere ese apartado 22 no son los mismos que el “suceso” del considerando 14?

3) ¿Qué debe entenderse por el concepto de circunstancias extraordinarias que, según el apartado 23 de la sentencia Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), acompañan al acontecimiento «deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo», al que se refiere el considerando 14 antes mencionado, si, habida cuenta del apartado 22, las deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo no pueden constituir en sí circunstancias extraordinarias, sino que únicamente pueden dar lugar a circunstancias de esta índole?

4) De conformidad con el apartado 23 de la sentencia Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), un problema técnico puede considerarse una “deficiencia inesperada en la seguridad del vuelo” y es, por consiguiente, un “acontecimiento” en el sentido del apartado 22 de la misma sentencia. Las circunstancias que acompañan a ese acontecimiento podrán calificarse, no obstante, de “extraordinarias” cuando se refieran a un acontecimiento que no sea inherente al ejercicio normal de las actividades de transportista aéreo y que haya escapado al control efectivo de dicho transportista a causa de su naturaleza o de su origen, según el apartado 23 de la sentencia Wallentin (C-549/07, EU:C:2008:771). De conformidad con el apartado 24 de esa sentencia, resolver un problema técnico imputable a un mantenimiento defectuoso es inherente al ejercicio normal de la actividad de la empresa de transporte aéreo. Este es el motivo por el que tales problemas técnicos no pueden constituir circunstancias extraordinarias según el apartado 25 de la sentencia Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771). De estos apartados parece resultar que un problema técnico ligado a “deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo” es, al mismo tiempo, un acontecimiento que puede ir acompañado de circunstancias extraordinarias y constituir en sí una circunstancia extraordinaria. ¿Cómo deben interpretarse los apartados 22 a 25 de la sentencia Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) para eliminar esa aparente contradicción?

5) La expresión “inherente al ejercicio normal de la actividad de transportista aéreo” suele interpretarse en la jurisprudencia de los tribunales inferiores como “relativo a las actividades normales del transporte aéreo”, lo que constituye además una interpretación que encaja con el término neerlandés inherente (que no es el texto auténtico de esa sentencia), de modo que tampoco se consideran “acontecimientos”, en el sentido del apartado 23 de la sentencia Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), por ejemplo, las colisiones con aves o las nubes de cenizas. Otra jurisprudencia hace hincapié en la expresión “que escape al control efectivo de dicho transportista a causa de su naturaleza o de su origen”, también en el apartado 23 de la sentencia Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771). ¿Debe interpretarse “inherente a” en el sentido de que únicamente están incluidos en ese concepto los acontecimientos que no escapen al control efectivo del transportista aéreo?

6) ¿En qué sentido debe interpretarse el apartado 26 de la sentencia Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) o, al menos, cómo debe interpretarse el mismo a la luz de la respuesta del Tribunal de Justicia a las cuestiones prejudiciales cuarta y quinta?

7) a) En caso de que se responda a la sexta cuestión prejudicial en el sentido de que los problemas técnicos que puedan considerarse deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo constituyen circunstancias extraordinarias que permiten invocar el artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004 si resultan de un acontecimiento que no sea inherente al ejercicio de la actividad de transportista aéreo y si escapan a su control efectivo, ¿significa esto entonces que un problema técnico que surgió espontáneamente, que no sea imputable a un mantenimiento defectuoso ni haya sido descubierto tampoco durante un mantenimiento periódico (“checks A a D” y “Daily Control”), puede o no constituir una circunstancia extraordinaria, suponiendo que no hubiera podido descubrirse durante esas revisiones de mantenimiento periódicas, porque no es posible identificar ningún acontecimiento en el sentido del apartado 26 ni tampoco determinar, por tanto, si es inherente al ejercicio de la actividad de transportista aéreo y escapa, por consiguiente, a su control?

b) En caso de que se responda a la sexta cuestión prejudicial en el sentido de que los problemas técnicos que puedan considerarse deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo son acontecimientos a efectos del apartado 22 de la sentencia Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), y de que el problema técnico hubiese surgido espontáneamente, no sea imputable a un mantenimiento defectuoso ni haya sido descubierto tampoco durante un mantenimiento periódico (“checks A a D” y “Daily Control”), ¿es ese problema técnico inherente o no al ejercicio de la actividad de transportista aéreo y escapa o no a su control en el sentido del apartado 26 antes citado?

c) En caso de que se responda a la sexta cuestión prejudicial en el sentido de que los problemas técnicos que puedan considerarse deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo son acontecimientos a efectos del apartado 22 de la sentencia Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) y de que el problema técnico hubiese surgido espontáneamente, no sea imputable a un mantenimiento defectuoso ni haya sido descubierto tampoco durante un mantenimiento periódico (“checks A a D” y “Daily Control”), ¿qué circunstancias deben acompañar entonces a ese problema técnico y cuándo deben considerarse extraordinarias esas circunstancias para que puedan invocarse en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004?

8) Un transportista aéreo sólo puede invocar circunstancias extraordinarias 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. ¿Es correcta la conclusión de que el objetivo de la adopción de todas las medidas razonables es evitar que se produzcan circunstancias extraordinarias, y no que se tomen medidas para que el retraso no supere el plazo de tres horas mencionado en el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento nº 261/2004, en relación con los apartados 57 a 61 de la sentencia Sturgeon y otros (C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716)?

9) En principio, cabe pensar en dos tipos de medidas para limitar los retrasos como consecuencia de problemas técnicos a un máximo de tres horas, a saber, por una parte,

el mantenimiento de existencias de piezas de recambio en varios lugares del mundo y, por consiguiente, no sólo en el aeropuerto de base del transportista aéreo, y, por otra parte, la transferencia de los pasajeros del vuelo retrasado a otro. ¿Pueden los transportistas aéreos, al determinar el volumen de existencias que mantienen y en qué lugares del mundo lo hacen, partir de lo que es habitual en el mundo de la aviación, también para los transportistas aéreos que sólo están sometidos parcialmente al Reglamento nº 261/2004?

10) Para responder a la cuestión de si se tomaron todas las medidas razonables para limitar el retraso acaecido a causa de problemas técnicos que inciden en las deficiencias en la seguridad del vuelo, ¿debe tener en cuenta el juez las circunstancias que agravan las consecuencias de un retraso, como la circunstancia de que el avión afectado por los problemas técnicos deba hacer escala en varios aeropuertos antes de regresar a su aeropuerto de base, pudiendo producirse con ello una mayor pérdida de tiempo?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre la admisibilidad

19 El Gobierno francés refuta la admisibilidad de la petición de decisión prejudicial ya que, conforme a su artículo 3, apartado 1, letra b), el Reglamento nº 261/2004 no es aplicable al litigio principal, dado que el Derecho ecuatoriano ya prevé un régimen de compensación y de asistencia para los pasajeros aéreos víctimas de una denegación de embarque, de una cancelación o de un retraso del vuelo del que podría disfrutar la Sra. van der Lans.

20 En virtud de reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, la negativa a pronunciarse sobre una cuestión prejudicial planteada por un órgano jurisdiccional nacional sólo es posible, en particular, cuando sea evidente que la disposición de Derecho de la Unión cuya interpretación se solicita al Tribunal de Justicia no es aplicable (sentencia Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid, C-484/08, EU:C:2010:309, apartado 19 y la jurisprudencia citada).

21 En ese sentido, del artículo 3, apartado 1, letra b), del Reglamento nº 261/2004 resulta que éste se aplica a los pasajeros que partan de un tercer país con destino a un Estado miembro, a condición de que el transportista aéreo que realice el vuelo sea un transportista de la Unión Europea, y de que los pasajeros afectados no disfruten de beneficios o compensación y de asistencia en ese tercer país.

22 Consta que KLM es un transportista aéreo de la Unión, en lo concerniente a la primera condición.

23 Acerca de la segunda condición hay que observar que existe una divergencia entre las diferentes versiones lingüísticas del artículo 3, apartado 1, letra b), del Reglamento nº 261/2004. En efecto, algunas versiones, en particular las de lengua checa, alemana, inglesa, italiana y neerlandesa, emplean respectivamente los términos «obdrželi», «erhalten», «received», «ricevuto» y «ontvangen». Así pues, podrían entenderse en el sentido de que excluyen la aplicación de ese Reglamento únicamente en el supuesto de que los pasajeros afectados hayan obtenido efectivamente beneficios o compensación y asistencia en ese tercer país.

24 En cambio, otras versiones lingüísticas, como las de lengua española («disfruten de»), francesa («bénéficient») y rumana («beneficiat de») sugieren antes bien que la aplicación del Reglamento nº 261/2004 se excluye de entrada en el supuesto de que los pasajeros afectados tengan derecho a beneficios o a compensación y asistencia en ese tercer país, con independencia de que hayan obtenido éstos o no.

25 Pues bien, la exigencia de uniformidad en la interpretación de una disposición de Derecho de la Unión exige, en caso de divergencia entre las diferentes versiones lingüísticas de ésta, que la disposición considerada se interprete en función del contexto y de la finalidad de la normativa en la que se integra (véanse, en ese sentido, las sentencias DR y TV2 Danmark, C-510/10, EU:C:2012:244, apartado 45, y Bark, C-89/12, EU:C:2013:276, apartado 40).

26 Basta recordar en ese sentido que el Reglamento nº 261/2004, como resulta con claridad de sus considerandos 1 y 2, pretende garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros (véanse las sentencias IATA y ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, apartado 69, y Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, apartado 35).

27 Pues bien, aunque el artículo 3, apartado 1, letra b), del Reglamento nº 261/2004, entendido a la luz de ese objetivo, no exige ciertamente que se demuestre que el pasajero afectado obtuvo efectivamente beneficios o compensación y asistencia en ese tercer país, el simple derecho a disfrutar de ellos, por sí solo, no puede sin embargo justificar que el referido Reglamento no se aplique a ese pasajero.

28 En efecto, no cabe aceptar que un pasajero pueda ser privado de la protección conferida por el Reglamento nº 261/2004 por la única razón de que pueda tener derecho a disfrutar de una compensación en un tercer país, sin que se acredite que ésta responde a la finalidad de la compensación garantizada por dicho Reglamento y que las condiciones a las que se somete ese derecho y las diferentes modalidades de su aplicación son equivalentes a las previstas por ese mismo Reglamento.

29 Pues bien, los autos presentados al Tribunal de Justicia no permiten determinar si la finalidad de las compensaciones previstas por el Derecho del tercer país del que se trata coincide con la finalidad de la compensación garantizada por el Reglamento nº 261/2004, ni tampoco si las condiciones a las que se somete el derecho a esas compensaciones y las diferentes modalidades de su aplicación son equivalentes a las previstas por ese Reglamento. Corresponde al tribunal remitente comprobar si ello es así.

30 En esas circunstancias no cabe excluir que la disposición cuya interpretación se pide sea aplicable en el presente asunto.

31 Por tanto, se ha de considerar que la petición de decisión prejudicial es admisible.

Sobre el fondo

32 Con carácter preliminar, debe recordarse que, según reiterada jurisprudencia, en el marco del procedimiento de cooperación entre los órganos jurisdiccionales nacionales y el Tribunal de Justicia establecido por el artículo 267 TFUE, corresponde a este último proporcionar al órgano jurisdiccional nacional una respuesta útil que le permita dirimir

el litigio del que conoce. Con esa perspectiva, incumbe, en su caso, al Tribunal de Justicia reformular las cuestiones que se le han planteado (véase, en particular, la sentencia *Le Rayon d'Or*, C-151/13, EU:C:2014:185, apartado 25, y la jurisprudencia citada).

33 Atendiendo a esa jurisprudencia, es preciso entender las diez cuestiones planteadas por el tribunal remitente como encaminadas en sustancia a determinar si el artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que un problema técnico, como el acaecido en el asunto principal, que sobrevino imprevistamente, que no es imputable a un mantenimiento deficiente y que tampoco fue descubierto con ocasión de un mantenimiento regular, encaja en el concepto de «circunstancias extraordinarias», en el sentido de esa disposición, y en caso afirmativo cuáles son las medidas razonables que el transportista aéreo debe tomar para hacer frente a ese problema.

34 En ese sentido se ha de señalar ante todo que en virtud del artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004, un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no está obligado a pagar la compensación prevista en el artículo 7 del mismo Reglamento 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.

35 En segundo término, es oportuno recordar que el Tribunal de Justicia ha precisado que, al constituir una excepción al principio de compensación de los pasajeros, el artículo 5, apartado 3, debe ser objeto de interpretación estricta (sentencia *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, apartado 20).

36 Por último, en lo que atañe a los problemas técnicos surgidos en una aeronave, de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia resulta que esos problemas pueden incluirse entre las deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo, y que son susceptibles de calificarse como tales circunstancias. Sin embargo, no es menos cierto que las circunstancias en que surgen esos problemas sólo podrán calificarse como «extraordinarias» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004 cuando guarden relación con un acontecimiento que, al igual que los que se enumeran en el considerando 14 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 éste a causa de su naturaleza o de su origen (véase, en ese sentido, la sentencia *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, apartado 23).

37 Ahora bien, en el ejercicio de su actividad los transportistas aéreos tienen que hacer frente con frecuencia a problemas técnicos que son consecuencia inevitable del funcionamiento de las aeronaves. En ese sentido, los problemas técnicos detectados con ocasión del mantenimiento de las aeronaves, o a causa de la falta de ese mantenimiento, no pueden constituir, como tales, «circunstancias extraordinarias» previstas en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento nº 261/2004 (véase en ese sentido la sentencia *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, apartados 24 y 25).

38 Sin perjuicio de ello, ciertos problemas técnicos pueden constituir circunstancias extraordinarias. Así sucedería en particular en el supuesto de que el fabricante de los aparatos que integran la flota del transportista aéreo interesado, o una autoridad competente, pusiera de manifiesto que esos aparatos, cuando ya están en servicio,

presentan un vicio oculto de fabricación que afecta a la seguridad de los vuelos. Así sucedería también en caso de daños causados a las aeronaves por actos de sabotaje o de terrorismo (véase, en ese sentido, la sentencia Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, apartado 26).

39 En este asunto KLM puntualiza, lo que corresponde verificar al tribunal remitente, que el problema técnico acaecido en el asunto principal consiste en un avería de motor del aparato en cuestión causada por la deficiencia de algunas de sus piezas, que no habían superado su vida útil media y sobre las que el fabricante no había dado indicaciones de fallos que pudieran sobrevenir cuando alcanzaran cierta duración de uso.

40 A este respecto, como resulta del apartado precedente de esta sentencia, se observa que ese problema técnico sólo ha afectado a una aeronave. Por otro lado, no resulta en absoluto de los autos presentados al Tribunal de Justicia que el fabricante de los aparatos que forman parte de la flota del transportista aéreo interesado o una autoridad competente hubieran puesto de manifiesto que existía un vicio oculto de fabricación que afectaba a la seguridad de los vuelos, no sólo en esa aeronave singular, sino también en otras aeronaves de la flota, lo que en cualquier caso corresponde verificar al tribunal remitente. De ser así, la hipótesis jurisprudencial mencionada en el apartado 38 de esta sentencia no sería aplicable en este asunto.

41 En segundo término, debe observarse que una avería como la surgida en el asunto principal, provocada por la prematura deficiencia de algunas piezas de una aeronave, constituye ciertamente un suceso imprevisto. Sin perjuicio de ello, esa avería sigue estando intrínsecamente ligada al sistema muy complejo de funcionamiento del aparato, que el transportista explota en condiciones a menudo difíciles, incluso extremas, en especial las meteorológicas, siendo así por otro lado que ninguna pieza de una aeronave es inalterable.

42 Por tanto, se debe considerar que, en el contexto de la actividad del transportista aéreo, ese suceso imprevisto es inherente al ejercicio normal de esa actividad, en la que el transportista hace frente con frecuencia a ese tipo de problemas técnicos imprevistos.

43 Por otro lado, la prevención de esa clase de avería o la reparación que ésta requiere, incluida la sustitución de una pieza prematuramente defectuosa, no escapan al control efectivo del transportista aéreo interesado, ya que a éste le corresponde garantizar el mantenimiento y el buen funcionamiento de las aeronaves que explota para sus actividades económicas.

44 Por consiguiente, un problema técnico como el acaecido en el asunto principal no se puede incluir en el concepto de «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n° 261/2004.

45 Es preciso señalar además finalmente que, incluso si, en función de las circunstancias, un transportista aéreo considera que puede invocar la culpa de un fabricante de ciertas piezas defectuosas, el objetivo principal del Reglamento n° 261/2004, que trata de garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros, así como la interpretación estricta que se ha de hacer del artículo 5, apartado 3, de ese Reglamento, se oponen a que ese transportista aéreo pueda justificar su negativa a

compensar a los pasajeros que hayan sufrido graves molestias alegando para ello la existencia de una «circunstancia extraordinaria».

46 En ese sentido hay que señalar que el cumplimiento de las obligaciones en virtud del Reglamento n° 261/2004 se produce sin perjuicio de que el transportista aéreo pueda reclamar una compensación a cualquier persona, terceros incluidos, que haya causado el retraso, como prevé el artículo 13 de dicho Reglamento. Esta compensación podría, en consecuencia, atenuar e incluso eliminar la carga económica soportada por ese transportista como consecuencia de tales obligaciones (sentencia Sturgeon y otros, C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716, apartado 68 y la jurisprudencia citada).

47 Pues bien, no cabe excluir de entrada que el artículo 13 del Reglamento n° 261/2004 pueda ser invocado y aplicado frente a un fabricante culposo para atenuar o incluso eliminar la carga económica soportada por un transportista aéreo como consecuencia de sus obligaciones derivadas de ese Reglamento.

48 Puesto que un problema técnico como el acaecido en el asunto principal no encaja en el concepto de «circunstancia extraordinaria», no ha lugar a pronunciarse sobre las medidas razonables que el transportista aéreo hubiera debido tomar para hacer frente a ese problema en virtud del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n° 261/2004.

49 Por todas las consideraciones anteriores se ha de responder a las cuestiones planteadas que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n° 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que un problema técnico, como el acaecido en el asunto principal, que sobrevino imprevistamente, que no es imputable a un mantenimiento deficiente y que tampoco fue descubierto con ocasión de un mantenimiento regular, no encaja en el concepto de «circunstancias extraordinarias», en el sentido de esa disposición.

Costas

50 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 Novena), declara:

El artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n° 295/91, debe interpretarse en el sentido de que un problema técnico, como el acaecido en el asunto principal, que sobrevino imprevistamente, que no es imputable a un mantenimiento deficiente y que tampoco fue descubierto con ocasión de un mantenimiento regular, no encaja en el concepto de «circunstancias extraordinarias», en el sentido de esa disposición.

Firmas

