



Un pasajero aéreo que ha percibido una compensación por la cancelación de un vuelo y ha aceptado viajar en otro tiene derecho a una compensación por el retraso del vuelo alternativo

Unos viajeros reservaron con Finnair un vuelo directo con salida desde Helsinki (Finlandia) y con destino a Singapur. El vuelo estaba previsto para el 11 de octubre de 2013 a las 23:55 y fue cancelado debido a un problema técnico sobrevenido en la aeronave. Tras aceptar la oferta propuesta por Finnair, los viajeros fueron reubicados en el vuelo Helsinki-Singapur con conexión a través de Chongqing (China), salida prevista para el día siguiente, 12 de octubre de 2013, a las 17:40 y llegada prevista a Singapur el 13 de octubre a las 17:25. Finnair era el transportista aéreo encargado de operar el vuelo alternativo Helsinki-Chongqing-Singapur. Sin embargo, debido al fallo de un servomando del timón de la aeronave en cuestión, el transporte alternativo se retrasó y los viajeros llegaron a Singapur el 14 de octubre de 2013 a las 00:15.

Los viajeros presentaron una demanda contra Finnair solicitando que, con arreglo al Reglamento sobre los pasajeros aéreos, ¹ se condenara a la compañía aérea a abonarles a cada uno de ellos 600 euros, más intereses, en concepto de la cancelación del vuelo inicial Helsinki-Singapur. Además, solicitaron que se condenara igualmente a Finnair a abonarles a cada uno de ellos otros 600 euros, más intereses, en concepto del retraso superior a tres horas en la llegada del vuelo alternativo Helsinki-Chongqing-Singapur.

Finnair concedió una compensación de 600 euros en concepto de la cancelación del vuelo inicial Helsinki-Singapur. En cambio, se negó a aceptar la segunda solicitud de los pasajeros al considerar, por una parte, que estos no pueden reclamar una segunda compensación con arreglo al Reglamento y, por otra, que el vuelo alternativo se retrasó debido a «circunstancias extraordinarias» en el sentido de dicho Reglamento. La compañía alegó que se había averiado uno de los tres servomandos del timón que permiten pilotar el avión, indicando al efecto que el fabricante de la aeronave había comunicado que varios aparatos de este tipo adolecían de un vicio oculto de fabricación o de planificación que afectaba a los servomandos del timón. Además, la compañía indicó que el servomando del timón es un componente de los denominados «on condition», que solo se sustituye por uno nuevo en caso de fallo del anterior.

En estas circunstancias, el Helsingin hovioikeus (Tribunal de Apelación de Helsinki, Finlandia) pregunta al Tribunal de Justicia si un pasajero aéreo que ha percibido una compensación por la cancelación de un vuelo y ha aceptado el vuelo alternativo que se le ha propuesto puede solicitar una compensación por el retraso del vuelo alternativo, cuando dicho retraso alcanza un número de horas que genera un derecho a compensación y el transportista aéreo del vuelo alternativo es el mismo que el del vuelo cancelado.

¹ Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91 (DO 2004, L 46, p. 1).

A este respecto, el Tribunal de Justicia señala que el Reglamento no contiene ninguna disposición cuyo objeto sea limitar los derechos de los pasajeros que se encuentren en situación de transporte alternativo, como sucede en este litigio, incluida una eventual limitación de su derecho a compensación.

De ello se deduce que, en virtud de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, **tiene derecho a compensación el pasajero aéreo que, tras haber aceptado el vuelo alternativo ofrecido por el transportista aéreo a consecuencia de la cancelación de su vuelo, haya llegado a su destino final tres horas o más después de la hora de llegada inicialmente prevista por dicho transportista aéreo para el vuelo alternativo.**

En efecto, los pasajeros que se han visto sometidos a cancelaciones o a grandes retrasos sufren molestias tanto en relación con la cancelación de su vuelo inicialmente reservado como, posteriormente, a causa del gran retraso de su vuelo alternativo. Por consiguiente, reconocer a dichos pasajeros un derecho a compensación por cada uno de esos sucesivos inconvenientes resulta conforme con el objetivo de remediar estas graves molestias.

Además, el tribunal finlandés pregunta si un transportista aéreo puede eximirse de su obligación de compensación alegando «circunstancias extraordinarias» relacionadas con el fallo de un componente de los denominados «on condition», es decir, un componente que solo se sustituye cuando falla el componente anterior, en caso de que dicho transportista aéreo tenga siempre en reserva un componente de recambio.

El Tribunal de Justicia destaca que, según su jurisprudencia, pueden calificarse de «circunstancias extraordinarias» los acontecimientos que, por su naturaleza o su origen, no sean inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado y escapen al control efectivo de este, siendo estos dos requisitos acumulativos. Los fallos técnicos inherentes al mantenimiento de las aeronaves no pueden en principio constituir, como tales, «circunstancias extraordinarias».

Pues bien, el fallo de un componente de los denominados «on condition», cuya sustitución ha preparado el transportista aéreo teniendo siempre en reserva un componente de recambio, constituye un acontecimiento que, por su naturaleza o su origen, es inherente al ejercicio normal de la actividad de dicho transportista aéreo y no escapa al control efectivo de este, a menos que dicho fallo no esté intrínsecamente ligado al sistema de funcionamiento de la aeronave, lo que corresponde comprobar al tribunal nacional. **Por tanto, un transportista aéreo no puede eximirse de su obligación de compensación alegando «circunstancias extraordinarias» relacionadas con el fallo de un componente de los denominados «on condition».**

NOTA: La remisión prejudicial permite que los tribunales de los Estados miembros, en el contexto de un litigio del que estén conociendo, interroguen al Tribunal de Justicia acerca de la interpretación del Derecho de la Unión o sobre la validez de un acto de la Unión. El Tribunal de Justicia no resuelve el litigio nacional, y es el tribunal nacional quien debe resolver el litigio de conformidad con la decisión del Tribunal de Justicia. Dicha decisión vincula igualmente a los demás tribunales nacionales que conozcan de un problema similar.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal de Justicia.

El [texto integral](#) de la sentencia se publica en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento.

Contactos con la prensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667.