



COMUNICADO DE PRENSA n.º 132/25

Luxemburgo, 16 de octubre de 2025

Sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto C-399/24 | AirHelp Germany (Avión alcanzado por un rayo)

El impacto de un rayo en un avión puede constituir una circunstancia extraordinaria

Constituye una circunstancia extraordinaria que puede eximir a la compañía aérea de la obligación de abonar una compensación por cancelación o gran retraso cuando da lugar a inspecciones de seguridad obligatorias que provocan que el avión vuelva a entrar en servicio tardíamente

Poco antes de aterrizar en Iași (Rumanía), un avión de Austrian Airlines fue alcanzado por un rayo. Debido a las inspecciones de seguridad obligatorias que se hicieron a continuación, ese avión no pudo realizar el vuelo posterior a Viena (Austria) como estaba previsto.

Un pasajero que debía tomar ese vuelo llegó a Viena en un vuelo de sustitución, con más de siete horas de retraso. Cedió el crédito que pudiera generarse por este retraso a AirHelp, que reclama a Austrian Airlines una indemnización de 400 euros ante los tribunales austriacos.

Austrian Airlines considera que el impacto de un rayo y las subsiguientes inspecciones de seguridad obligatorias constituyen circunstancias extraordinarias. Sostiene, además, que adoptó todas las medidas razonables para subsanar el retraso. Por consiguiente, según el Reglamento sobre los derechos de los pasajeros aéreos, ¹ no estaba obligada a pagar compensación alguna.

El tribunal austriaco que conoce del caso preguntó al Tribunal de Justicia al respecto.

El Tribunal de Justicia ² responde que constituye una circunstancia extraordinaria el impacto de rayo en un avión con el que debía efectuarse un vuelo, con la consiguiente necesidad de realizar inspecciones de seguridad obligatorias que dieron lugar a que el avión volviera a entrar en servicio tardíamente.

El Tribunal de Justicia observa, entre otras cosas, que el legislador de la Unión ha incluido en el concepto de «circunstancias extraordinarias» las condiciones meteorológicas incompatibles con la realización del vuelo, entre las que se incluye, en particular, el riesgo de que el avión sea alcanzado por un rayo. Un impacto de rayo, tras el cual el avión debe someterse a inspecciones de seguridad, no está intrínsecamente vinculado a su sistema de funcionamiento. En consecuencia, no es inherente al ejercicio normal de la actividad de la compañía aérea afectada y escapa a su control efectivo. Esta conclusión permite garantizar el objetivo de un elevado nivel de protección de los pasajeros aéreos, evitando que las compañías aéreas se vean incentivadas a no adoptar las medidas exigidas y a poner el mantenimiento y la puntualidad de sus vuelos por delante del objetivo de seguridad.

Para quedar eximida de la obligación de pagar una compensación a los pasajeros afectados, la compañía aérea debe, además, demostrar que ha adoptado todas las medidas razonables para poner remedio a la circunstancia extraordinaria ³ y a sus consecuencias, ⁴ como un gran retraso. Corresponde al tribunal austriaco apreciar si este fue

el caso en el presente asunto.

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 íntegro y, en su caso, el resumen](#) de la sentencia se publican en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento.

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

Tiene a su disposición imágenes del pronunciamiento de la sentencia en «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106.

¡Siga en contacto con nosotros!



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.

² Recuérdese que, a partir del 1 de octubre de 2024, el Tribunal General es quien, en principio, tiene competencia para conocer de las cuestiones prejudiciales en materia de derecho de los pasajeros aéreos. No obstante, la petición de decisión prejudicial en el presente asunto fue recibida en el Tribunal de Justicia el 7 de junio de 2024, por lo que el Tribunal de Justicia seguía siendo competente para dar respuesta a la misma. En relación con la transferencia parcial de la competencia en materia prejudicial, véanse los comunicados de prensa n.ºs [125/24](#), [126/24](#) y [154/24](#).

³ Si bien medidas preventivas, como eludir el paso por zonas de tormenta, permiten evitar los impactos de rayos, resulta especialmente difícil, a pesar de los datos meteorológicos y de itinerarios modernos, excluir totalmente que se atravesasen algunas de esas zonas.

⁴ La compañía aérea debe demostrar que, aunque hubiera empleado todos los medios personales y materiales y todos los recursos económicos que estaban a su disposición, no habría podido evitar manifiestamente, sin hacer sacrificios insoportables, que las circunstancias extraordinarias provocaran la cancelación o un gran retraso del vuelo.