

Asunto C-388/22

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

14 de junio de 2022

Órgano jurisdiccional remitente:

Amtsgericht Frankfurt am Main (Tribunal de lo Civil y Penal de
Fráncfort del Meno, Alemania)

Fecha de la resolución de remisión:

3 de junio de 2022

Parte demandante:

Flightright GmbH

Parte demandada:

Transportes Aéreos Portugueses SA (TAP)

**Amtsgericht Frankfurt am Main (Tribunal de lo Civil y Penal de Fráncfort
del Meno)** Fráncfort del Meno, 3 de junio de 2022

[*omissis*]

Resolución

En el litigio entre
flightright GmbH, [*omissis*]

parte demandante,

[*omissis*]

y

TAP S.A. Dpt. Fale Connosco [*omissis*]

parte demandada,

[omissis]

se ha resuelto:

- I. **Suspender el procedimiento.**
- II. **Plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, con arreglo al artículo 267 TFUE, las siguientes cuestiones relativas a la interpretación del artículo 5 del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento 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:**
 - 1) **¿Existe una circunstancia extraordinaria en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento cuando las condiciones meteorológicas son incompatibles con la realización del vuelo, independientemente de en qué se concreten dichas condiciones?**
 - 2) **En caso de respuesta negativa a la primera cuestión, ¿el carácter extraordinario de las condiciones meteorológicas debe determinarse atendiendo a su frecuencia regional y estacional en el lugar y el tiempo en que se producen?**
 - 3) **¿Constituye una circunstancia extraordinaria a efectos del artículo 5, apartado 3, del Reglamento el hecho de que 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, con independencia de cuál fuera el motivo de tal decisión?**
 - 4) **En caso de respuesta negativa a la tercera cuestión, ¿el motivo de la decisión debe ser, a su vez, extraordinario, de manera que no fuera previsible que se produjera?**

Fundamentos

I.

La demandante reclama a la demandada, en virtud de derechos cedidos por un pasajero, el pago de compensaciones con arreglo al Reglamento.

El cedente disponía de una reserva confirmada para un viaje en avión con la demandada como transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo. El vuelo

TP118, entre Porto Alegre y Lisboa, con vuelo de conexión LH1167 hasta Fráncfort del Meno, debía partir el 9 de marzo de 2017 a las 21.10 horas. El vuelo de conexión había de partir a las 12.05 horas del día siguiente, y llegar a su destino a las 16.10 horas. Sin embargo, el vuelo TP118 fue cancelado. El cedente pudo volar entre el 10 y el 11 de marzo de 2017 y llegó a Fráncfort del Meno con más de 27 horas de retraso.

La demandada afirma que la cancelación se debió a que la aeronave prevista para el vuelo controvertido TP118 no había podido aterrizar en Porto Alegre. El motivo fue que el 9 de marzo de 2017 una tormenta había hecho imposible el aterrizaje, y la aeronave debió ser desviada a Curitiba. En el primer intento de aterrizaje, las nubes de tormenta se encontraban exactamente por encima de la pista, y en el segundo ni siquiera se llegó a autorizar la aproximación. Al haberse excedido con ello su jornada de trabajo, la tripulación no llevó a cabo el vuelo hasta Porto Alegre hasta el día siguiente. La demandada no disponía de ninguna aeronave de sustitución en Porto Alegre. La demandada alega que el cedente fue transportado en la primera y más rápida combinación de vuelos posible, hecho que la demandante cuestiona con reservas.

La demandante alega que a las 23 horas UTC hubiera sido posible aterrizar.

II.

La resolución del litigio depende de si los hechos alegados por la demandada constituyen una circunstancia extraordinaria a efectos del artículo 5 del citado Reglamento.

La demanda será fundada si los hechos alegados por la demandada no constituyen una circunstancia extraordinaria.

1. Con arreglo al artículo 5 del Reglamento, un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no está obligado a pagar una compensación 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.

a) Son circunstancias extraordinarias aquellas que no son inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo de que se trate y escapan al control efectivo de dicho transportista a causa de su naturaleza o de su origen (sentencia del Tribunal de Justicia de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771 [omissis], apartado 23), es decir, que no se corresponden con el curso normal de los acontecimientos, sino que quedan fuera de aquello que normalmente está vinculado o puede estar vinculado con el transporte aéreo de personas [omissis]. En la práctica, las compañías aéreas, como aquí sucede, suelen alegar condiciones meteorológicas y/o decisiones de gestión del tránsito aéreo.

b) Ciertamente, a juicio del legislador, las condiciones meteorológicas incompatibles con la realización del vuelo pueden constituir una circunstancia

extraordinaria (considerando 14). Así pues, como punto de partida, basta con que dichas condiciones se opongan a la realización del vuelo. En principio, esto parece justo, pues el tiempo (bueno o malo) es algo que escapa al control del transportista aéreo. No es lógico que un transportista aéreo deba responder objetivamente de circunstancias en las que no tiene ninguna posibilidad de influir. En tal caso, no cabe apreciar negligencia alguna respecto a la realización del vuelo. Por otro lado, la sola presencia de una circunstancia extraordinaria no exime del pago de la compensación, pues el transportista aéreo también está obligado a prevenir las consecuencias de una circunstancia extraordinaria adoptando las medidas razonables (véase el artículo 5, apartado 3, del Reglamento).

Lo mismo sucede con las decisiones de gestión del tránsito aéreo, mencionadas en el considerando 15. Los transportistas aéreos están obligados a seguir las indicaciones de la gestión del tránsito aéreo.

c) Por otro lado, no se puede pasar por alto que es inherente al transporte aéreo estar expuesto a los elementos atmosféricos y a la influencia de la gestión del tránsito aéreo.

Lo primero es algo natural. Las condiciones meteorológicas siempre influyen, están sujetas a cambio constante y, en ocasiones, incluso llegan a impedir que un vuelo pueda efectuarse o continuar (de forma segura). Lo segundo se basa en la regulación del transporte aéreo. Los vuelos son objeto de regulación constante: no se pueden realizar mientras no exista una decisión favorable. Los perjuicios que las injerencias de la gestión del tránsito aéreo causan en los planes de vuelo son un fenómeno constante, ya respondan a causas meteorológicas, averías u otros motivos.

Se trata circunstancias que se producen con frecuencia y con las que, en principio, siempre se ha de contar. Por lo tanto, resulta dudoso que, con carácter general, se pueda considerar suficiente que las condiciones meteorológicas afecten al plan de vuelo o que una decisión de gestión del tránsito aéreo haya afectado a un vuelo. Podría ser necesario que las condiciones meteorológicas y la decisión presentasen un carácter extraordinario, de conformidad con el tenor del artículo 5, apartado 3, del Reglamento.

No resulta convincente, por ejemplo, que un transportista aéreo haya de quedar exento cuando planea un vuelo con destino en Funchal (Madeira), un aeropuerto en el que se sabe que son frecuentes los fuertes vientos. En ese caso, estará efectuando un vuelo siendo consciente de que existe un riesgo especial de condiciones meteorológicas incompatibles con la realización del vuelo, por ejemplo, si tales vientos acaban produciendo efectivamente una irregularidad en el vuelo.

Tampoco está claro que se pueda apreciar una circunstancia extraordinaria en las decisiones de gestión del tránsito aéreo, por ejemplo, cuando se asignan turnos atendiendo a déficits generales de capacidad. Los déficits de capacidad en un

trayecto aéreo pueden concebirse como un trastorno «habitual» del transporte aéreo con el que en general se ha de contar, al igual que los embotellamientos en la autopista, al menos en el caso de los espacios aéreos densamente transitados, como sucedía, por ejemplo, en Europa antes del coronavirus. En consecuencia, las medidas de control basadas en fenómenos atmosféricos frecuentes tampoco deberían constituir circunstancias extraordinarias.

Por otro lado, en relación con las medidas de control cabe imaginar también casos en que el transportista aéreo de que se trate haya sido el causante de la medida. Por ejemplo, debido a una deficiencia técnica, una aeronave del transportista aéreo puede verse obligada a regresar al aeropuerto de partida y, a causa del aterrizaje de emergencia que ha de efectuar, el servicio del aeropuerto queda temporalmente bloqueado para otros vuelos, incluidos los del propio transportista aéreo, que sufren así un retraso. Así, a pesar de las instrucciones externas de gestión del tránsito aéreo, la causa del retraso en estos vuelos reside en una circunstancia de la que, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia (véase, por ejemplo, la sentencia de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771), es responsable el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo.

Algo similar sucede en el presente caso. No se ha alegado ni da la impresión de que en Porto Alegre las tormentas presenten en marzo un carácter extraordinario, así como las decisiones de gestión del tránsito aéreo, de manera que cabe preguntarse si las condiciones atmosféricas y la denegación de la autorización para aterrizar tenían tal carácter, y si no es más lógico pensar que un transportista aéreo como la demandada, en una situación como la controvertida, debió haber adoptado las correspondientes precauciones.

d) El tribunal considera que procede una interpretación restrictiva.

aa) No parece que el legislador, en el considerando 14, considere con carácter general que toda condición meteorológica incompatible con la realización del vuelo constituya una circunstancia extraordinaria. Lo que allí se declara es que esta *puede* producirse en caso de tales condiciones meteorológicas. De igual manera, en el considerando 15 se dice que *debe* considerarse que concurren circunstancias extraordinarias en caso de una decisión de gestión del tránsito aéreo. Por lo tanto, no es necesario llegar a tal conclusión. Esto aboga a favor o, al menos, no en contra, de una interpretación restrictiva que cumpla también el objetivo del legislador de garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros (considerando 1).

De acuerdo con la definición de «circunstancia extraordinaria», podrían no satisfacerse los dos criterios antes mencionados: la posibilidad de control y el normal ejercicio de la actividad del transportista aéreo afectado. Si bien es posible que no se cumpla el primero, no sucede lo mismo en absoluto con el segundo, si se considera que forma parte del ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo estar expuesto a las inclemencias del tiempo. Dentro de este normal

ejercicio de la actividad del transportista aéreo podría incluirse también el hecho de que el transporte aéreo que este desarrolla se halle obligatoria y constantemente sometido a la competencia de la autoridad reguladora.

A este respecto, el artículo 5, apartado 3, del Reglamento sugiere una interpretación estricta. El propio sentido del término «extraordinarias» denota un suceso poco frecuente. Lo que sucede de forma regular no puede ser extraordinario. En aras de un elevado nivel de protección de los pasajeros, parece oportuno examinar en cada caso concreto, atendiendo a naturaleza de las circunstancias, si se trata del ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado.

El tratamiento jurídico sería similar al de los problemas técnicos. En su sentencia 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), [omissis] el Tribunal de Justicia declaró que corresponde a los tribunales comprobar si los problemas técnicos alegados por el transportista aéreo se debieron a acontecimientos que no son inherentes al ejercicio normal de su actividad y escapan al control efectivo de dicho transportista (véanse los apartados 26 y 27). 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 (apartado 24). Diferente sería, 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 (apartado 26). Asimismo, en dicha sentencia el Tribunal de Justicia declaró 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 (apartado 36).

En consecuencia, en el presente asunto podría ser oportuno verificar si las condiciones atmosféricas o las decisiones de gestión del tránsito aéreo invocadas por el transportista aéreo se debieron a circunstancias que escapaban al control efectivo de este y (como se pretende aclarar con la petición de decisión prejudicial) no eran inherentes al ejercicio normal de su actividad.

bb) Por otro lado, existen también criterios para diferenciar, dentro de estos casos, cuáles constituyen circunstancias extraordinarias y cuáles no.

Habida cuenta de las variadas características del clima en las distintas partes del mundo, el carácter extraordinario de las condiciones meteorológicas podría valorarse desde el punto de vista regional y estacional. Si determinados fenómenos atmosféricos se dan en determinadas épocas con mayor frecuencia que en otras, dejan de ser extraordinarios. El transportista aéreo que ofrece vuelos en regiones o en épocas caracterizadas por fenómenos atmosféricos especiales,

asume el riesgo de verse afectado por una circunstancia que en tal caso se ha de considerar ordinaria [*omissis*].

En el caso de las decisiones de gestión del tránsito aéreo, podría ser determinante la razón que las hayan motivado, es decir, si la razón de la medida de gestión era de carácter extraordinario [*omissis*]. Podría responderse afirmativamente a esta cuestión, por ejemplo, en caso de circunstancias con las que, al ser ajenas al servicio, no se puede contar, como desvíos debidos a accidentes, atentados terroristas, acontecimientos políticos o fenómenos atmosféricos inusualmente extremos; en cambio, no sucedería lo mismo con los déficits generales de capacidad, las condiciones meteorológicas no especificadas, etcétera.

cc) Esta interpretación no constituiría una carga excesiva para los transportistas aéreos.

Consideraciones similares expuso el Abogado General en sus conclusiones presentadas el 14 de marzo de 2013 en el asunto ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:167), punto 40, en relación con el artículo 17 del Reglamento n.º 1371/2007, (<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=135004&pageId=n-dex=0&doclang=DE&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=4238944>; visitada el 1 de diciembre de 2021): «[...] En el marco del transporte ferroviario de viajeros, las causas más comunes de fuerza mayor, concretamente condiciones meteorológicas adversas, daños a la infraestructura ferroviaria y conflictos laborales, de hecho tienen una frecuencia estadística previsible a pesar de que no pueda predecirse exactamente cada incidente concreto. Esto significa que las empresas ferroviarias conocen por adelantado la posibilidad de su acaecimiento. También significa, por tanto, que tales circunstancias pueden tomarse en consideración al calcular el precio del billete.»

En consecuencia, los transportistas aéreos pueden incluir en el cálculo del precio de sus billetes los acontecimientos meteorológicos y de control aéreo que en la práctica se presentan con regularidad estadísticamente previsible y que pueden generar alteraciones de los vuelos que den lugar al pago de compensaciones, en la medida en que la carga económica que representan estas compensaciones debidas a circunstancias meteorológicas o de control aéreo excedan el límite de lo asumible.

2. Dado que, como ya se ha señalado, no ha sido objeto de alegación ni parece que en Porto Alegre las tormentas constituyan en marzo una circunstancia extraordinaria, ni que lo sean tampoco las decisiones de gestión del tráfico aéreo adoptadas al respecto, solo si este hecho es irrelevante podrá la demandada invocar válidamente una circunstancia extraordinaria en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento.

[*omissis*]