

Asunto C-52/23

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

3 de febrero de 2023

Órgano jurisdiccional remitente:

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

Fecha de la resolución de remisión:

24 de enero de 2023

Parte demandante:

flightright GmbH

Parte demandada:

TAP Dpt. Fale Connosco SA

[omissis]

**Amtsgericht Frankfurt am Main (Tribunal de lo Civil y Penal de Fráncfort
del Meno)** Fráncfort del Meno, a 24 de enero de 2023
[omissis]

Resolución

En el litigio entre

Flightright GmbH, [omissis] Potsdam,

parte demandante,

[omissis]

y

TAP S.A. Dpt. Fale Connosco, [omissis] Lisboa, Portugal,

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 [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:**
 1. **¿Existe una circunstancia extraordinaria en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento cuando se dan condiciones meteorológicas incompatibles con la realización de un vuelo, con independencia del carácter excepcional de las condiciones meteorológicas?**
 2. **En caso de respuesta negativa a la primera cuestión, ¿puede determinarse el carácter excepcional de las condiciones meteorológicas en función de su frecuencia regional y estacional en el lugar y en el momento en que se producen?**

Fundamentos

I.

La demandante reclama a la demandada una compensación con arreglo al Reglamento en concepto de los derechos cedidos por dos pasajeros.

Los cedentes reservaron un transporte aéreo, con confirmación de la reserva, con la demandada como transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo. El vuelo TP1860 de Ponta Delgada (Azores) a Lisboa, con vuelo de conexión TP572 a Fráncfort del Meno, debía partir el 23 de marzo de 2019 a las 13.30 horas. El vuelo de conexión debía partir a las 18.15 horas y llegar a las 22.25 horas. El vuelo TP1860 fue cancelado. Los cedentes fueron transportados el 24 de marzo de 2019 y llegaron a Fráncfort del Meno con más de 24 horas de retraso. En Ponta Delgada pueden producirse vientos peligrosos.

La demandada afirma que la anulación se debió a que la aeronave prevista para el vuelo controvertido TP1860 no pudo aterrizar en Ponta Delgada el 23 de marzo de 2019. El motivo fue una tormenta que provocó que la componente de viento lateral de 41,16 nudos fuese demasiado alta para el aterrizaje en Ponta Delgada de un Airbus A319, lo que la demandante niega por desconocer este hecho. Otras

aeronaves similares tampoco pudieron efectuar el aterrizaje. Los cedentes fueron trasbordados a la siguiente conexión disponible.

II.

La decisión depende de si, a la vista de las alegaciones de la demandada, procede considerar que existe una circunstancia extraordinaria en el sentido del artículo 5 del Reglamento n.º 261/2004.

La demanda estaría fundada si la exposición de la demandada no describiese ninguna circunstancia extraordinaria.

1. Con arreglo al artículo 5 del Reglamento n.º 261/2004, 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) Se consideran circunstancias extraordinarias aquellas que, por su naturaleza o por su origen, no son inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo de que se trate y escapan al control efectivo de dicho transportista (sentencia del Tribunal de Justicia de 22 de diciembre de 2008, C-549/07 [omissis]), y que, por tanto, no corresponden al desarrollo normal de los acontecimientos, sino que se sitúan fuera de lo que es o puede ser normalmente asociado al desarrollo del transporte aéreo de pasajeros [sentencia del Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal) de 21 de agosto de 2012, X ZR 138/11, [omissis]]. En la práctica, los transportistas aéreos, como sucede en el presente asunto, invocan habitualmente condiciones meteorológicas incompatibles con la realización de un vuelo.

b) Ciertamente, las condiciones meteorológicas incompatibles con la realización de un vuelo pueden ser, según el legislador, idóneas para constituir una circunstancia extraordinaria (considerando 14). Por lo tanto, en primer lugar, basta con que las condiciones meteorológicas impidan la realización de un vuelo. Ello parece, en principio, razonable, ya que la meteorología se sitúa fuera de la esfera de influencia del transportista aéreo. No se aprecia por qué una compañía aérea debería ser responsable de circunstancias en las que no puede influir de ninguna manera, con independencia de cualquier culpa. En consecuencia, no habría negligencia por lo que respecta a la ejecución del vuelo. Sin embargo, la mera existencia de una circunstancia extraordinaria no exonera de la responsabilidad del pago de una compensación, ya que el transportista aéreo también está obligado a evitar las consecuencias de una circunstancia extraordinaria tomando medidas razonables (véase el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004).

c) Por otra parte, no cabe duda de que la aviación implica necesariamente estar expuesto a los elementos. Ello está en la naturaleza de las cosas. Siempre hay factores meteorológicos que cambian constantemente y, a veces, hasta tal punto que un vuelo ya no es realizable o ya no lo es con total seguridad. Sin embargo, si

estas circunstancias se dan con regularidad, en principio habrá de contarse con ellas siempre. Por lo tanto, existen dudas acerca de si basta, con carácter general, con que las condiciones meteorológicas afecten a la realización programada del vuelo. Además, de conformidad con el tenor del artículo 5, apartado 3, del Reglamento, las condiciones meteorológicas deben tener carácter excepcional.

No se alcanza a entender, por ejemplo, por qué un transportista aéreo debe disfrutar de mejores condiciones cuando planifica un vuelo con destino a Funchal, en Madeira, un aeropuerto en el que, como es sabido, la cizalladura del viento se produce con frecuencia. Si se lleva a cabo un vuelo que implica un mayor riesgo de condiciones meteorológicas incompatibles con la realización de un vuelo, existe efectivamente una irregularidad en la ejecución del vuelo debida, por ejemplo, a dicha cizalladura del viento. Algo parecido sucede en el caso de autos. Es indiscutible que en Ponta Delgada pueden darse vientos peligrosos. Parece lógico que un transportista aéreo deba estar preparado para tales acontecimientos.

d) El órgano jurisdiccional considera que se impone una interpretación restrictiva.

aa) No parece que en el considerando 14 el legislador califique en general de circunstancia extraordinaria las condiciones meteorológicas incompatibles con las operaciones de vuelo. Más bien se afirma que dichas circunstancias pueden darse en tales condiciones meteorológicas. Esto aboga a favor, pero, en cualquier caso, no en contra de que se adopte una interpretación restrictiva que responda igualmente al objetivo del legislador de garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros (considerando 1).

Según la definición de «circunstancia extraordinaria», pueden no cumplirse los dos criterios antes mencionados, a saber, el carácter controlable y el ejercicio normal de la actividad de la compañía aérea de que se trate. Es posible que el primero no se cumpla, pero el segundo se cumple sin duda, si se considera que la exposición a las condiciones meteorológicas es inherente al ejercicio normal de la actividad de la compañía aérea.

A este respecto, el artículo 5, apartado 3, del Reglamento apunta a una interpretación estricta. Según su tenor, «extraordinario» indica un acontecimiento poco frecuente. Lo que se produce regularmente no puede ser extraordinario. En aras de un elevado nivel de protección de los pasajeros, parece apropiado examinar la parte del ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo de que se trate en función de la configuración concreta de las circunstancias de cada caso.

El tratamiento jurídico sería similar al de los defectos técnicos. En su sentencia de 22 de diciembre de 2008, C-549/07, [omissis], el Tribunal de Justicia ha precisado que corresponde a los órganos jurisdiccionales 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 que 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). No sucedería lo mismo, 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 informasen 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). En dicha sentencia, el Tribunal de Justicia añadió 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 n.º 261/2004 (apartado 36).

Por consiguiente, podría ser necesario examinar aquí si las condiciones meteorológicas invocadas por el transportista aéreo se deben a acontecimientos que no son inherentes al ejercicio normal de su actividad y que escapan a su control efectivo, lo que debe aclararse con la presente petición de decisión prejudicial.

bb) Esta apreciación no quedaría desvirtuada por la jurisprudencia del Tribunal de Justicia que distingue entre acontecimientos «externos» e «internos».

Contrariamente a lo que afirma la demandada en su escrito de 15 de diciembre de 2022, el Tribunal de Justicia no distingue únicamente en función de la «esfera» y de la «posibilidad de control», sino también según se trate de acontecimientos que, por su naturaleza o su origen, no son inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado y escapan al control efectivo de este (sentencia de 23 de marzo de 2021, C-28/20, apartado 23). La distinción del Tribunal de Justicia entre acontecimientos «externos» e «internos» sirve más bien para aplicar el criterio del control (véase la sentencia antes citada, apartado 41). La falta de control no se discute en el presente asunto. De la sentencia de 7 de julio de 2022, C-308/21, no se deduce nada diferente (véanse los apartados 24 y 25).

cc) El órgano jurisdiccional remitente ya planteó la petición de decisión prejudicial C-388/22, en la que, además de las condiciones meteorológicas adversas, las decisiones de gestión del tráfico aéreo también eran objeto de las cuestiones prejudiciales, y las observaciones de la Comisión de 21 de septiembre de 2022 tampoco aportan puntos de vista opuestos convincentes.

En la medida en que se trataba de condiciones meteorológicas, la Comisión se centró principalmente en la cuestión de la (falta) de control, que no era relevante para la cuestión de la interpretación, y que no se cuestionaba allí como tampoco en el presente asunto (apartado 33). Por otra parte, la Comisión también consideró, al menos, que las condiciones meteorológicas no pueden ser inherentes al ejercicio normal de la actividad de la compañía aérea de que se trate, «como las tormentas o los rayos en general» (apartado 37). A continuación, aparentemente

trazó el límite con respecto a la concurrencia de una circunstancia extraordinaria basándose únicamente en la incompatibilidad con la realización del vuelo de que se trate (véase el apartado 38). A juicio del órgano jurisdiccional remitente, la Comisión no abordó específicamente la cuestión del carácter excepcional de las condiciones meteorológicas.

dd) También existen criterios que permiten distinguir, en este supuesto, las circunstancias extraordinarias de las que no lo son.

La excepcionalidad de las condiciones meteorológicas podría evaluarse a escala regional y estacional en función de la diversidad mundial de las condiciones climáticas. Allí donde determinadas condiciones meteorológicas se dan en ciertos momentos con mayor frecuencia que en otros lugares, dejan de ser extraordinarias. El transportista aéreo que explota servicios aéreos en regiones o en épocas con fenómenos meteorológicos específicos corre el riesgo de verse afectado por lo que entonces no es más que una circunstancia habitual [*omissis*] [fuente doctrinal nacional].

ee) Esta interpretación no supondría una carga excesiva para los transportistas aéreos.

El Abogado General formuló consideraciones similares en sus conclusiones de 14 de marzo de 2013 presentadas en el asunto C-509/11, relativas al artículo 17 del Reglamento n.º 1371/2007, punto 40 [enlace de Internet] [*omissis*]: «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.»

Por consiguiente, los transportistas aéreos también pueden incluir en los costes de sus billetes los acontecimientos de carácter meteorológico que se produzcan de hecho con una frecuencia estadística previsible y que puedan dar lugar a irregularidades en los vuelos sujetas a compensación, en la medida en que la carga económica de las compensaciones abonadas por circunstancias meteorológicas puede superar lo razonable.

2. En el presente asunto, como se ha señalado, se conoce el riesgo particular de vientos peligrosos en Ponta Delgada. Por consiguiente, la alegación por la demandada de una circunstancia extraordinaria en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 solo será pertinente si ello carece de relevancia.

[*omissis*]

[Formalidades]