

**Asunto C-37/21****Petición de decisión prejudicial****Fecha de presentación:**

22 de enero de 2021

**Órgano jurisdiccional remitente:**Amtsgericht Hamburg (Tribunal de lo Civil y Penal de Hamburgo,  
Alemania)**Fecha de la resolución de remisión:**

30 de diciembre de 2020

**Parte demandante:**

flightright GmbH

**Parte demandada:**

Ryanair DAC, anteriormente denominada Ryanair Ltd

---

**Petición de decisión prejudicial****en el procedimiento 22 a C-22/02 del Amtsgericht Hamburg,****[omissis] con arreglo al artículo 267 TFUE****remitada al Tribunal de Justicia de la Unión Europea****1. Motivos y razones de la petición de decisión prejudicial**

Ante el Amtsgericht Hamburg (Tribunal de lo Civil y Penal de Hamburgo) se han suscitado una y otra vez litigios con ocasión de la aplicación del Reglamento (CE) n.º 261/2004, en los que las partes discuten si el retraso de una autorización de despegue por parte de los gestores del tráfico aéreo constituye en sí mismo una circunstancia extraordinaria en el sentido del artículo 5, apartado 3, sin que sea relevante saber si el motivo del correspondiente retraso de la autorización de despegue constituye en sí mismo una circunstancia extraordinaria o no. Esta cuestión también es controvertida, en particular, cuando el motivo del retraso en la concesión de la autorización de despegue reside en las condiciones meteorológicas existentes en el aeropuerto, sin que estas condiciones meteorológicas sean en sí

mismas condiciones meteorológicas extraordinarias para la región y la época del año. En vista de los repetidos litigios a este respecto en un lugar como Hamburgo, el tribunal remitente asume que actualmente estas cuestiones jurídicas son también de importancia en numerosos procedimientos en otras sedes judiciales con grandes aeropuertos, tanto en la República Federal de Alemania como en toda Europa, por lo que al tribunal remitente le parece razonable que el Tribunal de Justicia se pronuncie sobre esta cuestión de la interpretación del artículo 5, apartado 3, a fin de obtener claridad jurídica para el futuro en toda Europa.

## **2. Hechos del procedimiento principal**

### **2.1. Gran retraso de 4 horas y 40 minutos**

Flightright GmbH y Ryanair DAC litigan por los derechos cedidos que como pasajeros ostentaban Sophia B. y Marvin B. El 26 de octubre de 2019, los pasajeros debían ser trasladados por vía aérea por la demandada de Hamburgo a Cracovia con base en una confirmación de reserva que se les había emitido, aterrizando en Cracovia a las 9.45 hora local. Sin embargo, la hora de llegada efectiva de la aeronave de la demandada a Cracovia fue a las 14.25, lo que supuso un retraso en el destino final de aproximadamente 4 horas y 40 minutos, es decir, un gran retraso en el sentido de reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, lo que se equipara a una cancelación en el sentido del artículo 5, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 y da lugar a una compensación con arreglo a los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, del Reglamento.

### **2.2. Circunstancia extraordinaria debida al retraso de la autorización de despegue a causa del mal tiempo**

La demandada aduce que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento la exime del pago de compensaciones, ya que el gran retraso se debió a una circunstancia extraordinaria en el sentido de dicha disposición que no podría haber evitado, o cuyas consecuencias no podría haber evitado, incluso tomando medidas razonables.

Como tal circunstancia extraordinaria la compañía aérea alega el hecho de que el vuelo controvertido aterrizó en Cracovia con un gran retraso porque ya había salido de Hamburgo con un gran retraso, lo que a su vez se debió a que el vuelo anterior había llegado a Hamburgo desde Cracovia con un gran retraso. A su vez, esto se debió al hecho de que hubo un retraso en el despegue de 4 horas y 52 minutos en Cracovia a causa del mal tiempo [*omissis*]. Expone que el mal tiempo consistió en niebla causante de mala visibilidad, lo que ponía en peligro la seguridad del vuelo.

La compañía aérea opina que concurre una circunstancia extraordinaria porque las condiciones meteorológicas son ajenas al ámbito de responsabilidad de la demandada [*omissis*].

### **3. Normas y máximas jurídicas aplicadas por el órgano jurisdiccional remitente**

El órgano jurisdiccional remitente no considera que las circunstancias invocadas por la compañía aérea sean suficientes para fundamentar lógicamente la existencia de una circunstancia extraordinaria en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004.

Al interpretar el concepto de «circunstancia extraordinaria» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento, el tribunal remitente parte de las siguientes máximas jurídicas:

- 3.1.: La excepción del artículo 5, apartado 3, como todas las excepciones, debe interpretarse de forma estricta.
- 3.2.: Solamente son circunstancias extraordinarias las circunstancias fuera de lo ordinario (Tribunal de Justicia [C-12/11] NJW 2013, 921 apartado 29).
- 3.3.: Los supuestos enunciados en el considerando 14 no constituyen automáticamente circunstancias extraordinarias, sino que se requiere siempre un examen caso por caso (Tribunal de Justicia C-549/07).
- 3.4.: «Fuera del ámbito ordinario» o «fuera de lo ordinario» en el sentido de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia no debe equipararse a lo inesperado, sin culpa, inevitable, inusual o «no imputable».
- 3.5.: Es una circunstancia extraordinaria en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento únicamente una circunstancia que no es inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo y escapa al control efectivo de este a causa de su naturaleza o de su origen (Tribunal de Justicia C-549/07; Tribunal de Justicia C-257/14).
- 3.6.: No todos los acontecimientos inevitables para la compañía aérea son suficientes para apreciar una circunstancia extraordinaria, sino solamente aquellos que destacan de entre los procesos habituales y previsibles del tráfico aéreo [*omissis*].
- 3.7.: Las condiciones meteorológicas adversas que impiden temporalmente un despegue no son siempre circunstancias extraordinarias, sino que pueden serlo solo en casos concretos [*omissis*].

### **4. Conclusiones del tribunal remitente para la interpretación del concepto de «circunstancia extraordinaria» en caso de retraso en la autorización de despegue a causa del mal tiempo**

A partir de las máximas jurídicas resultantes de la interpretación del concepto de circunstancias extraordinarias citadas en el apartado 3 que antecede, el tribunal remitente deduce a su vez las siguientes máximas jurídicas:

## 4.1.:

Un retraso en la autorización de despegue por parte del gestor del tráfico aéreo no constituye por sí mismo una circunstancia extraordinaria, pues las dilaciones en la autorización de despegue por parte del gestor del tráfico aéreo, es decir, los retrasos de los *slots* (francas horarias), no son unos hechos que en el tráfico aéreo sean algo «fuera de lo ordinario», sino un acontecimiento que es parte de los procesos y condiciones marco habituales y previsibles del tráfico aéreo internacional. Es un hecho inherente al ejercicio normal de la actividad de las compañías aéreas.

En la práctica judicial de los tribunales de primera instancia, los litigios en los que las compañías aéreas aducen retrasos de la franja horaria por parte de los gestores del tráfico aéreo no están fuera de lo ordinario, no destacan como hechos que se producen estando fuera del ámbito ordinario, sino que se invocan con regularidad y frecuencia, por lo que la circunstancia de que estos retrasos no están fuera de lo ordinario puede considerarse un hecho con notoriedad judicial.

En caso de que no pueda considerarse, efectivamente, que el carácter ordinario, habitual y previsible de los retrasos de la franja horaria por el gestor del tráfico aéreo es un hecho con notoriedad judicial, procedería practicar en el presente asunto prueba mediante informes periciales. Una circunstancia que no se produce muy rara vez en el transporte aéreo internacional, sino con regularidad, no puede ser una circunstancia fuera de lo ordinario.

## 4.2.:

Los retrasos de las francas horarias por los gestores del tráfico aéreo solo se considerarán circunstancias extraordinarias en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 si se basan en circunstancias que puedan calificarse de extraordinarias en el sentido del artículo 5, apartado 3. Si un retraso de la franja horaria se debe, por ejemplo, al hecho de que se ha producido un accidente aéreo en el aeropuerto en cuestión, en virtud del cual se ha tenido que cerrar una pista de despegue durante horas, o a una amenaza terrorista, en virtud de la cual se han tenido que suspender las operaciones de vuelo durante horas, entonces se debe a una circunstancia extraordinaria. Si el retraso de la franja horaria se debe a una circunstancia que a su vez no es extraordinaria, como una pista de despegue helada o unas alas de avión heladas a causa de temperaturas inferiores a los cero grados una mañana de invierno en Hamburgo, no constituirá una circunstancia extraordinaria.

## 4.3.:

La meteorología adversa como motivo de un retraso de la franja horaria solo constituirá una circunstancia extraordinaria en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 si la meteorología adversa es a su vez una circunstancia extraordinaria, cuando el mal tiempo se sitúa a su vez «fuera de lo ordinario» en el lugar de que se trata en el momento correspondiente y no es a su

vez «parte de la meteorología habitual y previsible» en el lugar de que se trata en el momento correspondiente, sino que «destaca» de entre aquella. Las condiciones meteorológicas adversas que en un lugar determinado y en un momento dado no están «fuera de lo ordinario», que en un lugar determinado y en un momento dado no destacan de entre la meteorología habitual y previsible, son acontecimientos inherentes al ejercicio normal de las actividades de las compañías aéreas, a las condiciones marco normales del tráfico aéreo.

## **5. Cuestiones planteadas al Tribunal de Justicia en el contexto de esta petición de decisión prejudicial**

En el contexto de las interpretaciones del órgano jurisdiccional remitente recogidas en el apartado 4, que las compañías aéreas impugnan regularmente como injustificadas y que dan lugar a las correspondientes cuestiones jurídicas en toda Europa, para el órgano jurisdiccional remitente se suscitan las siguientes cuestiones, que plantea al Tribunal de Justicia:

5.1.:

¿Un retraso en la autorización de despegue por parte del gestor del tráfico aéreo constituye por sí mismo una circunstancia extraordinaria en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004, o no es así, porque las dilaciones en la autorización de despegue por parte del gestor del tráfico aéreo, es decir, los retrasos de la franja horaria, no constituyen hechos que en el tráfico aéreo sean algo «fuera de lo ordinario», sino un acontecimiento que forma parte de los procesos y condiciones marco habituales y previsibles del tráfico aéreo internacional, por ser un hecho inherente al ejercicio normal de la actividad de las compañías aéreas?

5.2.

¿Disfruta de notoriedad judicial el hecho de que los denominados retrasos de la franja horaria por los gestores del tráfico aéreo internacional no son circunstancias que están fuera de lo ordinario en el sentido de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, sino sucesos secundarios ordinarios, habituales y previsibles del tráfico aéreo, o deberá practicarse en el litigio prueba al respecto mediante dictámenes periciales, que solo se aportaría si los retrasos de la franja horaria se produjesen muy rara vez en el tráfico aéreo internacional y no con regularidad?

5.3.:

¿Se considerarán los retrasos de la franja horaria por los gestores del tráfico aéreo solamente circunstancias extraordinarias en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004, si a su vez se basan en circunstancias que puedan calificarse de extraordinarias en el sentido del artículo 5, apartado 3, cuando se deben, por ejemplo, a accidentes o a una amenaza terrorista, pero no a las condiciones meteorológicas habituales en el momento y el lugar de los hechos que afectan temporalmente al tráfico aéreo?

5.4.:

¿Constituye una meteorología adversa como motivo de un retraso de la franja horaria solamente una circunstancia extraordinaria en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 en particular si la meteorología adversa es a su vez una circunstancia extraordinaria, cuando el mal tiempo se sitúa a su vez «fuera de lo ordinario» en el lugar de que se trata en el momento correspondiente y no es a su vez parte de la meteorología habitual y previsible en el lugar de que se trata en el momento correspondiente, sino que «destaca» de entre aquella?

¿Constituyen las condiciones meteorológicas adversas, que en un lugar y momento determinados no están «fuera de lo ordinario» y que en un lugar y momento determinados no destacan de entre la meteorología habitual y previsible, acontecimientos inherentes al ejercicio normal de las actividades de las compañías aéreas y a las condiciones marco normales del tráfico aéreo en el sentido de la interpretación que del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 realiza el Tribunal de Justicia?

[*omissis*]