

**Asunto C-131/22**

**Petición de decisión prejudicial**

**Fecha de presentación:**

25 de febrero 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:**

2 de febrero de 2022

**Parte demandante:**

Flightright GmbH

**Parte demandada:**

Swiss International Air Lines AG

---

**Amtsgericht Frankfurt am Main (Tribunal de lo Civil y Penal de Fráncfort del Meno)** Fráncfort del Meno, a 2 de febrero de 2022

[*omissis*]

**Resolución**

En el litigio entre

Flightright GmbH [*omissis*]

[*omissis*] Potsdam,

parte demandante

[*omissis*]

y

Swiss International Air Lines AG, sucursal de Fráncfort del Meno, [omissis]  
Fráncfort del Meno

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 del modo en que se concreten dichas condiciones?
  - 2) En caso de respuesta negativa a la primera cuestión, ¿el carácter extraordinario de las condiciones meteorológicas puede 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 una decisión de gestión del tránsito aéreo sobre una aeronave concreta en un día determinado tenga como consecuencia que uno o más vuelos de dicha aeronave sufran un gran retraso, un retraso hasta el día siguiente o una cancelación, 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 pueda preverse su posible aparición?

## Fundamentos

### I.

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

El pasajero tenía una reserva confirmada de un vuelo que debía operar la demandada. El vuelo LX1077 entre Fráncfort del Meno y Zúrich tenía su salida programada para las 20.50 horas del 6 de julio de 2017 y su llegada para las 21.45 horas del mismo día. Finalmente, el vuelo fue cancelado, debido a que el vuelo anterior LX1076, procedente de Zúrich, tuvo que regresar a su lugar de salida y no pudo aterrizar en Fráncfort a las 21.10 horas, como estaba previsto (con retraso). Ya no fue posible recuperar el vuelo antes de la prohibición nocturna que rige en Fráncfort del Meno. En esta ciudad, la demandada no dispone de base alguna ni pudo llevar allí ninguna aeronave de sustitución. El pasajero fue transportado el 7 de julio de 2017 a las 6.52 horas en un vuelo diferente.

La demandada afirma que se asignó al vuelo LX1076 un turno posterior, debido a las restricciones del tránsito aéreo por causas meteorológicas, a causa de una fuerte tormenta sobre el aeropuerto de Fráncfort del Meno. Cuando la aeronave se aproximaba a esta ciudad, no se le concedió permiso para aterrizar, al haberse suspendido el servicio aéreo en Fráncfort del Meno debido a los rayos.

## II.

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

Procederá desestimar la demanda si la demandada puede quedar exonerada en virtud de tal 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 debió a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables.

a) Se entiende por 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 de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, apartado 23), es decir, aquellas que no se corresponden con el curso normal de las cosas, quedando fuera de aquello que normalmente está vinculado o puede estar vinculado con el transporte aéreo de personas [sentencia del Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Alemania) de 21 de agosto de 2012, X ZR 138/11 [*omissis*], apartados 10 y 14]. En la práctica, las compañías aéreas, como aquí sucede, suelen alegar condiciones meteorológicas 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 buen o mal tiempo 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 la exposición a los elementos atmosféricos y a la influencia de la gestión del tránsito aéreo es inherente a este.

Lo primero es algo natural. 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 de 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 concreto. Podría ser necesario que las condiciones meteorológicas y la decisión presentasen un carácter extraordinario, de conformidad con el tenor literal 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 es frecuente la existencia de fuertes vientos. En ese caso, estará efectuando un vuelo siendo consciente de que existe un elevado riesgo de que se produzcan condiciones meteorológicas incompatibles con la realización del vuelo, por ejemplo, si tales vientos acaban afectando efectivamente a la ejecución regular del 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, de forma similar a los atascos en la

autopista, al menos en espacios aéreos de gran densidad de tráfico, como era el europeo durante el período controvertido. 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 gestión 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 puede quedar temporalmente bloqueado para otros vuelos, incluidos los del propio transportista aéreo, que sufrirán el consiguiente 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 (*omissis*)], es responsable el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo.

Algo similar sucede en el presente caso. En verano, las tormentas son frecuentes en Fráncfort del Meno, así como las consiguientes interrupciones del servicio, por lo que resulta dudoso que las correspondientes decisiones de gestión del tránsito aéreo puedan considerarse extraordinarias, y es más lógico pensar que los transportistas aéreos están obligados a adaptarse a tales fenómenos.

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 obligatorio llegar a tal conclusión. Esto aboga a favor o, al menos, no en contra, de una interpretación restrictiva que cumpla también el objetivo del Reglamento 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 el primero no exista, no sucede lo mismo en absoluto con el segundo, en caso de que se considere que la exposición a las inclemencias del tiempo forma parte del ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo. 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 la 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 casos de deficiencia técnica. 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 caso habría que analizar si las condiciones meteorológicas o las decisiones de gestión del tránsito aéreo invocadas por el transportista aéreo son atribuibles a sucesos ajenos al ejercicio normal de su actividad y sobre los que él no tuviese control efectivo.

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]* [Referencias a la doctrina nacional]).

Respecto a las decisiones de gestión del tránsito aéreo, lo determinante podría ser la causa que las ha motivado, es decir, si el motivo de la medida de control es de

carácter extraordinario [véanse, en sentido similar, *[omissis]* [Referencias a la doctrina nacional] y la sentencia del Handelsgericht Wien (Tribunal de lo Mercantil de Viena, Austria) de 6 de enero de 2016, — 60 R 62/17y *[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.

Reflexiones 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 *[omissis]*, en relación con el artículo 17 del Reglamento n.º 1371/2007: «[...] 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. En el presente caso, no se ha alegado, ni parece que fuese así, que en Fráncfort del Meno las tormentas del mes de julio y las consiguientes decisiones de gestión del tránsito aéreo presentasen un carácter extraordinario. Por lo tanto, solo en caso de que esto no sea relevante podrá la demandada invocar válidamente una circunstancia extraordinaria en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento.

*[omissis]*