

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera)

de 16 de octubre de 2025 (*)

« Procedimiento prejudicial — Transportes aéreos — Reglamento (CE) n.º 261/2004 — Compensación a los pasajeros aéreos en caso de gran retraso de un vuelo — Requisitos — Artículo 5, apartado 3 — Concepto de “circunstancias extraordinarias” — Concepto de “medidas razonables” para evitar una circunstancia extraordinaria o las consecuencias de esa circunstancia — Aeronave alcanzada por un rayo durante el vuelo anterior y, por tanto, sujeta a una inspección obligatoria
»

En el asunto C-399/24,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Austria), mediante resolución de 16 de abril de 2024, recibida en el Tribunal de Justicia el 7 de junio de 2024, en el procedimiento entre

AirHelp Germany GmbH

y

Austrian Airlines AG,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por el Sr. C. Lycourgos, Presidente de Sala, y la Sra. O. Spineanu-Matei y los Sres. S. Rodin, N. Piçarra (Ponente) y N. Fenger, Jueces;

Abogado General: Sr. A. Biondi;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de AirHelp Germany GmbH, por la Sra. E. Stanonik-Palkovits, Rechtsanwältin;
- en nombre de Austrian Airlines AG, por los Sres. M. Brenner y M. Klemm, Rechtsanwälte;

- en nombre de la Comisión Europea, por el Sr. G. von Rintelen y la Sra. N. Yerrell, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oído el Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 5, apartado 3, 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 (DO 2004, L 46, p. 1).
- 2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre AirHelp Germany GmbH (en lo sucesivo, «AirHelp») y Austrian Airlines AG, en relación con la negativa de esta última a compensar a un pasajero, cuyo vuelo con conexión experimentó un gran retraso.

Marco jurídico

- 3 Los considerandos 1, 14 y 15 del Reglamento n.º 261/2004 señalan:
 - «(1) La actuación de la Comunidad [Europea] en el ámbito del transporte aéreo debe tener como objetivo, entre otros, garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros. Además, se deben tomar plenamente en consideración los requisitos de protección de los consumidores en general.

[...]

- (14) Del mismo modo que en el marco del Convenio [para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, celebrado en Montreal el 28 de mayo de 1999 y aprobado en nombre de la Comunidad Europea mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001 (DO 2001, L 194, p. 38)], las obligaciones de los transportistas aéreos encargados de efectuar un vuelo se deben limitar o excluir cuando un suceso haya sido causado por circunstancias extraordinarias que no hubieran podido evitarse incluso si se hubieran tomado todas las medidas

razonables. Dichas circunstancias pueden producirse, en particular, en casos de inestabilidad política, condiciones meteorológicas incompatibles con la realización del vuelo, riesgos para la seguridad, deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo y huelgas que afecten a las operaciones de un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo.

(15) Debe considerarse que concurren circunstancias extraordinarias cuando 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, aunque el transportista aéreo interesado haya hecho todo lo posible por evitar dichos retrasos o cancelaciones.»

4 El artículo 5 de este Reglamento, bajo el epígrafe «Cancelación de vuelos», establece lo siguiente en sus apartados 1 y 3:

«1. En caso de cancelación de un vuelo:

[...]

c) los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7, a menos que:

[...]

iii) se les informe de la cancelación con menos de siete días de antelación con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca tomar otro vuelo que les permita salir con no más de una hora de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de dos horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista.

[...]

3. Un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no está obligado a pagar una compensación conforme al artículo 7 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.»

5 El artículo 7 de dicho Reglamento, con la rúbrica «Derecho a compensación», establece en su apartado 1:

«Cuando se haga referencia al presente artículo, los pasajeros recibirán una compensación por valor de:

[...]

- b) 400 euros para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1 500 kilómetros y para todos los demás vuelos de entre 1 500 y 3 500 kilómetros;

[...]».

Litigio principal y cuestión prejudicial

- 6 Un pasajero disponía de una única reserva confirmada con Austrian Airlines para un vuelo con conexión con salida de Iași (Rumanía) y destino Londres-Heathrow (Reino Unido), vía Viena (Austria). El primer vuelo que componía este itinerario con conexión, que debía llegar a Viena el 8 de marzo de 2022, a las 15.50 horas, no llegó a su destino hasta las 22.53 horas, es decir, con un retraso de más de siete horas. Como consecuencia de ese retraso, el pasajero perdió su vuelo de conexión y no llegó hasta la mañana del día siguiente a Londres-Heathrow, su destino final.
- 7 La aeronave inicialmente prevista para realizar el vuelo entre Iași y Viena recibió el impacto de un rayo cuando atravesaba nubes de tormenta en su vuelo anterior, ese mismo día 8 de marzo de 2022, poco antes de su aterrizaje en Iași. A raíz de una primera inspección de seguridad, obligatoria tras un acontecimiento de esa índole, los técnicos detectaron daños visibles en un instrumento situado en el exterior de la aeronave, esencial para la seguridad del vuelo y que sirve, en particular, para medir la presión atmosférica. Esta constatación dio lugar a una inspección de seguridad exhaustiva obligatoria de dicha aeronave y, en consecuencia, a su inmovilización en tierra por tiempo indefinido.
- 8 En estas circunstancias, Austrian Airlines decidió fletar el mismo día una aeronave de sustitución desde Viena para operar el vuelo en cuestión, si bien con varias horas de retraso. Mientras tanto, en Iași, aproximadamente cuarenta minutos antes del despegue de esta aeronave de Viena a las 19.41 horas, los técnicos autorizaron a la aeronave dañada por el rayo a volar de nuevo únicamente con destino a Viena, para ser sometida allí a una inspección más minuciosa a su llegada.
- 9 El pasajero afectado por el retraso cedió el crédito potencial derivado de dicho retraso a AirHelp, que presentó ante el Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Distrito de Schwechat, Austria) una demanda dirigida a

obtener de Austrian Airlines la compensación de 400 euros prevista en el artículo 7, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004. Ante dicho órgano jurisdiccional, AirHelp sostuvo, por una parte, que el rayo no constituye una circunstancia extraordinaria que pueda eximir a un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo de su obligación de abonar la compensación prevista en dicho Reglamento y, por otra parte, que Austrian Airlines no había tomado todas las medidas razonables para transportar al pasajero afectado a su destino final lo antes posible.

- 10 Por su parte, Austrian Airlines sostuvo que tanto los daños causados a la aeronave por el rayo que impactó en ella como la inspección de seguridad obligatoria a la que, en consecuencia, fue sometida esa aeronave eran inhabituales y, por ello, «no podían planificarse y escapaban a su influencia», por lo que debían calificarse de «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 5, apartado 3, de ese Reglamento. En cualquier caso, al decidir fletar una aeronave sustitutoria, Austrian Airlines garantizó el transporte alternativo más rápido del pasajero afectado de Iași a su destino final y, por tanto, adoptó todas las medidas razonables para subsanar el retraso.
- 11 Mediante sentencia de 30 de octubre de 2023, el Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Distrito de Schwechat) desestimó la pretensión de AirHelp al considerar, en particular, que el rayo debe calificarse de «circunstancia extraordinaria», en el sentido del citado artículo 5, apartado 3. Según dicho órgano jurisdiccional, podía establecerse un nexo de causalidad suficiente entre, por una parte, el rayo que alcanzó a la aeronave que había operado el vuelo anterior y que debía realizar también el vuelo Iași-Viena y, por otra parte, el retraso sufrido por el pasajero afectado. Dicho tribunal también consideró que, dado que el fletamento de una aeronave de sustitución había permitido a Austrian Airlines evitar la cancelación del vuelo Iași-Viena, que finalmente tuvo lugar ese mismo día, aunque con retraso, era razonable no volver a cambiar de aeronave para utilizar la alcanzada por el rayo, la cual había recibido autorización para volar de nuevo a las 19:00 horas.
- 12 El Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Austria), ante el que AirHelp interpuso recurso de apelación contra dicha sentencia y que es el órgano jurisdiccional remitente, considera que la solución del litigio que debe resolver depende de que el Tribunal de Justicia aclare si el rayo constituye, en principio, una circunstancia extraordinaria, en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004. Ese órgano jurisdiccional expone que si el rayo debiera calificarse de circunstancia extraordinaria, estaría obligado a examinar, con carácter complementario, si Austrian Airlines adoptó todas las medidas razonables para evitar el retraso sufrido por el pasajero afectado.

- 13 Dicho órgano jurisdiccional precisa además que, conforme a su reiterada jurisprudencia, el rayo constituye una circunstancia extraordinaria, en el sentido del citado artículo 5, apartado 3. No obstante, contempla la posibilidad de no seguir este criterio jurisprudencial, que no comparten otros órganos jurisdiccionales austriacos, y admitir que el estado de la atmósfera es inherente al ejercicio normal de la actividad de los transportistas aéreos y que, por consiguiente, tanto las condiciones atmosféricas inestables, incluidos los rayos, como los daños a las aeronaves derivados de las mismas podrían estar comprendidos en el ámbito de responsabilidad de esos transportistas, a diferencia de una colisión con un ave, calificada de circunstancia extraordinaria por el Tribunal de Justicia en el apartado 24 de la sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).
- 14 En estas circunstancias, el Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Debe interpretarse el artículo 5, apartado 3, del Reglamento [n.º 261/2004] en el sentido de que existe una “circunstancia extraordinaria” cuando la aeronave con la que debía efectuarse un vuelo fue alcanzada por un rayo en el vuelo inmediatamente anterior, lo que obligó a someterla a una inspección de seguridad por parte de técnicos certificados, con la consecuencia de que no volvió a entrar en servicio hasta cinco horas después de la hora de salida prevista?»

Sobre la cuestión prejudicial

- 15 Mediante su única cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, fundamentalmente, si el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «circunstancias extraordinarias», contemplado en dicha disposición, comprende un impacto de rayo en una aeronave con la que debía efectuarse un vuelo, con la consiguiente necesidad de realizar inspecciones de seguridad obligatorias de esa aeronave que dieron lugar a que esta volviera a entrar en servicio tardíamente.
- 16 Con arreglo al artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no está obligado a pagar una compensación conforme al artículo 7 de ese Reglamento 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.

- 17 Según reiterada jurisprudencia, dicho artículo 5, apartado 3, se aplica también cuando los pasajeros sufren, en la llegada, un gran retraso de su vuelo, es decir, un retraso igual o superior a tres horas. Por lo tanto, esta disposición permite a los transportistas aéreos invocar circunstancias extraordinarias en caso de tal retraso para quedar eximidos del pago de una indemnización reclamada con arreglo al artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004 [véase, en este sentido, la sentencia de 7 de julio de 2022, SATA International — Azores Airlines (Fallo en el sistema de suministro de combustible), C-308/21, EU:C:2022:533, apartado 19 y jurisprudencia citada].
- 18 Dado que el citado artículo 5, apartado 3, introduce una excepción al principio del derecho a compensación de los pasajeros y habida cuenta del objetivo perseguido por el Reglamento n.º 261/2004, expresado en su considerando 1, consistente en garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros, el concepto de circunstancias extraordinarias debe ser interpretado de forma estricta [sentencia de 13 de junio de 2024, D. (Vicio de diseño del motor), C-411/23, EU:C:2024:498, apartado 26 y jurisprudencia citada].
- 19 El Tribunal de Justicia ya ha declarado que un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo puede invocar, para eximirse de la obligación de compensar a los pasajeros en caso de gran retraso o de cancelación de un vuelo, una circunstancia extraordinaria que haya afectado a un vuelo anterior operado por el propio transportista mediante la misma aeronave, siempre que exista una relación de causalidad directa entre el acaecimiento de esa circunstancia y el retraso o la cancelación del vuelo posterior (véase, en este sentido, la sentencia de 11 de junio de 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, apartados 53 y 54).
- 20 El concepto de «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, designa 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, siendo estos dos requisitos acumulativos y debiendo apreciarse su cumplimiento caso por caso [sentencia de 11 de mayo de 2023, TAP Portugal (Fallecimiento del copiloto), C-156/22 a C-158/22, EU:C:2023:393, apartado 18 y jurisprudencia citada].
- 21 El considerando 14 del Reglamento n.º 261/2004, a la luz del cual debe interpretarse el artículo 5, apartado 3, de ese Reglamento, precisa que pueden producirse circunstancias extraordinarias, en particular, en casos de inestabilidad política, condiciones meteorológicas incompatibles con la realización del vuelo, riesgos para la seguridad, deficiencias inesperadas

en la seguridad del vuelo y huelgas que afecten a las operaciones de un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo.

- 22 En el presente asunto, por lo que respecta, en primer lugar, al primero de los dos requisitos acumulativos recordados en el apartado 20 de la presente sentencia, es preciso señalar que un acontecimiento como un impacto de un rayo en una aeronave, que ha dado lugar a inspecciones de seguridad obligatorias en ella, no puede considerarse inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo por el mero hecho de que el estado de la atmósfera sea inherente a ese ejercicio y de que las aeronaves estén diseñadas para poder resistir los impactos de rayos. Por lo tanto, tal acontecimiento no puede excluirse, por estas únicas razones, del concepto de «circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, interpretado a la luz del considerando 14 de dicho Reglamento.
- 23 En efecto, en este considerando, el legislador de la Unión ha incluido en el concepto de «circunstancias extraordinarias» las «condiciones meteorológicas incompatibles con la realización del vuelo», en las que se incluye, en particular, el riesgo de que la aeronave sea alcanzada por un rayo.
- 24 En este contexto, procede señalar que el impacto de un rayo es, por su naturaleza, comparable a una colisión con un cuerpo extraño como un ave, calificada de circunstancia extraordinaria por el Tribunal de Justicia, en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 (véase, en este sentido, la sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, apartado 24).
- 25 Además, cuando la aeronave alcanzada por el rayo deba someterse a inspecciones de seguridad, haya o no quedado dañada, tales inspecciones, cuyo origen exclusivo se encuentra en el impacto de un rayo, no pueden considerarse intrínsecamente vinculadas al sistema de funcionamiento del aparato, aun cuando dicho sistema esté diseñado para resistir los rayos (véanse, por analogía, las sentencias de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, apartado 25, y de 4 de abril de 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, apartado 24).
- 26 A este respecto, un impacto de rayo en una aeronave que provoca que deban llevarse a cabo inspecciones de seguridad se distingue, en particular, de la deficiencia prematura, incluso imprevista, de algunas piezas de una aeronave, que constituye, en principio, un acontecimiento intrínsecamente ligado al sistema de funcionamiento de esa aeronave

(véase, en este sentido, la sentencia de 4 de abril de 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, apartados 21 y 24 y jurisprudencia citada).

- 27 Por lo tanto, procede declarar que el impacto de un rayo en una aeronave, que ha dado lugar a inspecciones de seguridad obligatorias en la misma, cumple el primero de los dos requisitos acumulativos para ser calificado de «circunstancia extraordinaria», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004.
- 28 A continuación, por lo que respecta al segundo requisito, relativo a la falta de control de las circunstancias invocadas por el transportista aéreo, de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia se desprende que los acontecimientos cuyo origen es «interno» deben distinguirse de aquellos cuyo origen es «externo» al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo (véase, en este sentido, la sentencia de 23 de marzo de 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, apartado 39).
- 29 Así pues, están comprendidos en el concepto de «acontecimientos externos» aquellos que resultan de la actividad del transportista aéreo y de circunstancias externas, más o menos frecuentes en la práctica, pero que el transportista aéreo no controla porque su origen es un hecho natural o el acto de un tercero (véase, en este sentido, la sentencia de 23 de marzo de 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, apartado 41).
- 30 En este contexto, la frecuencia con que se produzca el acontecimiento en cuestión no constituye en sí misma un elemento 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 (véase, por analogía, la sentencia de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, apartados 36 y 37).
- 31 Habida cuenta de lo anterior, el impacto de un rayo en una aeronave, que ha dado lugar a inspecciones de seguridad obligatorias en la misma, debe considerarse un acontecimiento originado por un hecho natural que escapa al control efectivo del transportista aéreo afectado (véase, por analogía, la sentencia de 4 de abril de 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, apartado 26).
- 32 De ello se deduce que también se cumple el segundo requisito acumulativo para apreciar la existencia de «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004.
- 33 A este respecto, es preciso señalar que la calificación de tal impacto de rayo de «circunstancia extraordinaria», en el sentido del citado artículo 5,

apartado 3, permite garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros aéreos, perseguido por el Reglamento n.º 261/2004, como se especifica en el considerando 1 de este, y que implica que no se incite a los transportistas aéreos a no tomar las medidas exigidas haciendo prevalecer el mantenimiento y la puntualidad de sus vuelos sobre tal objetivo de seguridad [véanse, en este sentido, las sentencias de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, apartado 25; de 4 de abril de 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, apartado 28, y de 13 de junio de 2024, Finnair (Vicio de diseño del indicador del nivel de combustible), C-385/23, EU:C:2024:497, apartado 38].

- 34 Por lo que respecta a las «medidas razonables», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, interpretado a la luz del considerando 14 de este, que dicho transportista debería haber adoptado para evitar que se produjeran circunstancias extraordinarias, como condición para eximirse de la obligación de abonar al pasajero afectado la compensación prevista en el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004, resulta de reiterada jurisprudencia que solo deben tomarse en consideración las medidas cuya adopción le pueda incumbir, siempre que, desde un punto de vista técnico y administrativo, en particular, tales medidas puedan ser efectivamente adoptadas, directa o indirectamente, sin imponerle sacrificios insoportables para las capacidades de su empresa, siendo necesario que dicho transportista haya acreditado, en ese caso, que se tomaron tales medidas (véase, en este sentido, la sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, apartado 48).
- 35 A este respecto, es preciso señalar que 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, tal como señaló Austrian Airlines en su respuesta a las preguntas escritas formuladas por el Tribunal de Justicia, excluir totalmente que se atravesasen algunas de esas zonas.
- 36 Por lo que respecta a las «medidas razonables», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, interpretado a la luz de su considerando 15, que un transportista aéreo hubiera debido adoptar para evitar retrasos o cancelaciones de vuelos como consecuencia de circunstancias extraordinarias que no hayan podido evitarse adoptando las medidas razonables mencionadas en el anterior apartado 34 de la presente sentencia, cabe señalar que, según reiterada jurisprudencia, un transportista aéreo cuyo vuelo haya sufrido un gran retraso o haya sido cancelado debido a la producción de dichas circunstancias debe demostrar, para quedar eximido de la obligación de compensación prevista en el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004, que, aunque hubiera empleado

todos los medios personales y materiales y todos los recursos económicos que estaban a su disposición, manifiestamente no hubiera podido evitar, sin hacer sacrificios insoportables para las capacidades de su empresa en el momento correspondiente, que las circunstancias a las que debió hacer frente provocaran la cancelación o un gran retraso de ese vuelo (véanse, en este sentido, las sentencias de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, apartados 28 y 29, y de 4 de abril de 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, apartado 19).

- 37 Corresponde al órgano jurisdiccional remitente apreciar, habida cuenta del conjunto de circunstancias que concurren en el litigio principal y de las pruebas aportadas por el transportista aéreo afectado, si este ha adoptado tales medidas —sin que estas supongan un sacrificio insoportable para las capacidades de su empresa en el momento pertinente—, en particular, utilizando todos los medios a su disposición para proporcionar un transporte alternativo razonable, satisfactorio y lo antes posible a los pasajeros afectados por un gran retraso o por la cancelación de un vuelo, de conformidad, particularmente, con el objetivo de garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros a que se refiere el considerando 1 de dicho Reglamento [véase, en este sentido, la sentencia de 7 de julio de 2022, SATA International — Azores Airlines (Fallo en el sistema de suministro de combustible), C-308/21, EU:C:2022:533, apartado 27 y jurisprudencia citada].
- 38 Habida cuenta de todas las consideraciones anteriores, procede responder a la cuestión prejudicial planteada que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «circunstancias extraordinarias», contemplado en dicha disposición, comprende un impacto de rayo en una aeronave con la que debía efectuarse un vuelo, con la consiguiente necesidad de realizar inspecciones de seguridad obligatorias de esa aeronave que dieron lugar a que esta volviera a entrar en servicio tardíamente.

Costas

- 39 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional remitente, corresponde a este resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Tercera) declara:

El artículo 5, apartado 3, 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,

debe interpretarse en el sentido de que

el concepto de «circunstancias extraordinarias», contemplado en dicha disposición, comprende un impacto de rayo en una aeronave con la que debía efectuarse un vuelo, con la consiguiente necesidad de realizar inspecciones de seguridad obligatorias de esa aeronave que dieron lugar a que esta volviera a entrar en servicio tardíamente.

Firmas