

Edición provisional

SENTENCIA DEL TRIBUNAL GENERAL (Sala Quinta, actuando en una formación compuesta por cinco Jueces)

de 21 de enero de 2026 (*)

« Procedimiento prejudicial — Transportes aéreos — Compensación a los pasajeros aéreos en caso de gran retraso o cancelación de los vuelos — Exención — Circunstancias extraordinarias — Artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 — Decisión de gestión del tránsito aéreo — Asignación de franjas horarias de despegue retrasadas debido a malas condiciones meteorológicas — Posibilidad de invocar, para un vuelo posterior al afectado, el acaecimiento de una circunstancia extraordinaria »

En el asunto T-134/25,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunal de Distrito de la Ciudad de Varsovia, Polonia), mediante resolución de 21 de noviembre de 2024, recibida en el Tribunal de Justicia el 12 de febrero de 2025, en el procedimiento entre

D S. A.

y

P S. A.,

EL TRIBUNAL GENERAL (Sala Quinta, actuando en una formación compuesta por cinco Jueces),
integrado por el Sr. M. Sampol Pucurull, Presidente, y la Sra. T. Pynnä (Ponente), el Sr. J. Laitenberger, la Sra. M. Stancu y el Sr. W. Valasidis, Jueces;

Abogado General: Sr. J. Martín y Pérez de Nanclares;

Secretario: Sr. V. Di Bucci;

vista la transmisión por el Tribunal de Justicia de la petición de decisión prejudicial al Tribunal General el 25 de febrero de 2025, con arreglo al artículo 50 *ter*, párrafo tercero, del Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea;

vista la materia contemplada en el artículo 50 *ter*, párrafo primero, letra e), del Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea y la inexistencia de una cuestión independiente de interpretación en el sentido del artículo 50 *ter*, párrafo segundo, de dicho Estatuto;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de D, por el Sr. P. P. Gad, adwokat;
- en nombre de P, por la Sra. E. Uznańska, adwokatką;
- en nombre del Gobierno polaco, por el Sr. B. Majczyna y la Sra. D. Lutostańska, en calidad de agentes;
- en nombre de la Comisión Europea, por las Sras. B. Sasinowska y N. Yerrell, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada por el Tribunal General, 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 D S. A., sociedad mercantil, y P S. A., compañía de transporte aéreo, en relación con la negativa de esta a compensar a una pasajera cuyo vuelo había sufrido gran retraso y que había cedido a D su reclamación de compensación a tanto alzado.

Marco jurídico

- 3 Según los considerandos 1, 14 y 15 del Reglamento n.º 261/2004:

«(1) La actuación de la [Unión] 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 de Montreal, 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 del Reglamento n.º 261/2004 dispone lo siguiente:

«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:

[...]

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, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 establece lo siguiente:

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

- a) 250 euros para vuelos de hasta 1 500 kilómetros;
- 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;
- c) 600 euros para todos los vuelos no comprendidos en a) o b).

[...]»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

6 A era pasajera del vuelo LO 6110, que se efectuó de Esmirna (Turquía) a Varsovia el 25 de julio de 2023.

7 La aeronave que debía efectuar el vuelo LO 6110 debía despegar del aeropuerto de Esmirna a las 18.20 UTC y aterrizar en Varsovia a las 21.10 UTC.

8 En realidad, el vuelo LO 6110 despegó a las 21.40 UTC y aterrizó al día siguiente a las 00.17 UTC, por lo tanto, con un retraso a la llegada de más de tres horas.

9 El vuelo LO 6110 estuvo precedido por el vuelo LO 6111, efectuado por la misma aeronave en lo que se conoce como una rotación. La aeronave que debía efectuar el vuelo LO 6111 debía despegar de Katowice (Polonia) a las 14.55 UTC y aterrizar en Esmirna a las 17.20 UTC. A las 12.55 UTC, el transportista aéreo de que se trataba recibió del servicio de control del tránsito aéreo un mensaje de asignación de franja horaria (*Slot Allocation Message*, o SAM), en el que se informaba de que, finalmente, se había asignado al vuelo LO 6111 la franja horaria de despegue a las 16.30. El origen de esta decisión de asignación fueron medidas de gestión de afluencia del tránsito aéreo (*Air Traffic Flow Management*, o ATFM) relacionadas con limitaciones en el espacio aéreo de Hungría y Rumanía aplicadas debido a malas condiciones meteorológicas. A las 15.04 UTC, el mismo transportista envió un mensaje en el que indicaba que estaba listo para realizar el vuelo (*Ready to depart*, o REA) y solicitaba autorización para un despegue anticipado. Sin embargo, esto no dio lugar a que el servicio de control del tránsito aéreo modificara su decisión de asignación de la franja horaria y se concediera al vuelo LO 6111 una hora de salida más temprana. Finalmente, dicho vuelo despegó a las 16.02 UTC y aterrizó a las 18.32 UTC, es decir, con un retraso en la llegada de una hora y doce minutos.

10 Tras el aterrizaje en Esmirna, se detectó un fallo técnico en el avión. Su reparación duró dos horas y ocho minutos.

11 El 26 de julio de 2023, D se hizo cargo de la reclamación de compensación a tanto alzado presentada por la pasajera A del vuelo LO 6110.

12 Ante el órgano jurisdiccional remitente, que es el Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunal de Distrito de la Ciudad de Varsovia, Polonia), D reclamó a P, transportista aéreo que había efectuado el vuelo LO 6110, el abono de un importe de 400 euros, más los intereses legales de demora devengados entre el 17 de agosto de 2023 y la fecha del abono.

13 El órgano jurisdiccional remitente observa que, si del retraso total se dedujera el tiempo resultante de las medidas de gestión de afluencia del tránsito aéreo impuestas al transportista de que se trata, el vuelo LO 6110 se hubiera retrasado menos de tres horas. No obstante, se pregunta sobre la posibilidad de considerar que decisiones de asignación de franjas horarias retrasadas como las controvertidas en el litigio principal son «circunstancias extraordinarias» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004.

- 14 Según el órgano jurisdiccional remitente, puede suponerse que, dado que las decisiones de gestión del tránsito aéreo son habituales e inherentes al tráfico aéreo, no constituyen, en principio, «circunstancias extraordinarias», mientras que, por otra parte, el transportista de que se trata debe respetar las instrucciones de los servicios de gestión del tránsito aéreo, incluso cuando estos fijen la hora de despegue de una aeronave más tarde de lo previsto inicialmente debido a una decisión de gestión del tránsito aéreo vinculada a un vuelo anterior de la rotación.
- 15 En estas circunstancias, el Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunal de Distrito de la Ciudad de Varsovia) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales siguientes:
- «1) ¿Debe interpretarse el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 en el sentido de que cualquier decisión de gestión del tránsito aéreo, con independencia de su duración, aunque no cause por sí misma un retraso de al menos tres horas, constituye una circunstancia extraordinaria?
- 2) En caso de que no toda decisión de gestión del tránsito aéreo constituya una circunstancia extraordinaria, ¿debe el órgano jurisdiccional nacional examinar en qué se basó la decisión de gestión del tránsito aéreo, por ejemplo, en las malas condiciones meteorológicas que provocaron una limitación de la capacidad del sector en la ruta del vuelo, y está entonces facultado para evaluar si tal decisión constituye una circunstancia extraordinaria?
- 3) Si el vuelo de un pasajero se retrasa más de tres horas, incluido a consecuencia de una decisión de gestión del tránsito aéreo impuesta al vuelo inmediatamente anterior al del pasajero debido a la capacidad limitada del sector en la ruta de vuelo por las malas condiciones meteorológicas, ¿constituye esa decisión de gestión del tránsito aéreo una circunstancia extraordinaria?
- 4) En tal caso, ¿la decisión de gestión del tránsito aéreo debe referirse directamente al vuelo retrasado o puede referirse a un vuelo anterior en la rotación?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Cuestiones prejudiciales primera y segunda

- 16 Mediante sus cuestiones prejudiciales primera y segunda, que han de examinarse conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que cualquier decisión de gestión del tránsito aéreo, con independencia de su duración o de qué la motivó, constituye una «circunstancia extraordinaria» y, de no ser así, si procede tener en cuenta el motivo de una decisión de gestión del tránsito aéreo para apreciar si se trata de una «circunstancia extraordinaria».
- 17 Para responder a estas cuestiones, ha de determinarse, en primer lugar, si cualquier decisión de gestión del tránsito aéreo constituye una «circunstancia extraordinaria».
- 18 A ese respecto, procede recordar que los pasajeros de los vuelos retrasados pueden equipararse a los pasajeros de los vuelos cancelados a los efectos de la aplicación del derecho a compensación y que, por lo tanto, pueden invocar el derecho a compensación previsto en el artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004 cuando soportan, en relación con el vuelo que sufre el retraso, una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas, es decir, cuando llegan al destino final tres o más horas después de la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo de que se trate [véase la sentencia de 13 de junio de 2024, D. (Vicio de diseño del motor), C-411/23, EU:T:2024:498, apartado 24 y jurisprudencia citada].
- 19 El artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con los considerandos 14 y 15 de este, exime al transportista aéreo de que se trate de su obligación de compensación si puede probar que la cancelación o el gran retraso a la llegada se deben a «circunstancias extraordinarias» que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables [véase la sentencia de 13 de junio de 2024, D. (Vicio de diseño del motor), C-411/23, EU:T:2024:498, apartado 25 y jurisprudencia citada].

- 20 Dado que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 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», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe ser interpretado de forma estricta [véase la sentencia de 13 de junio de 2024, D. (Vicio de diseño del motor), C-411/23, EU:T:2024:498, apartado 26 y jurisprudencia citada].
- 21 A este respecto, procede recordar que 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 concurrencia caso por caso [véase la sentencia de 13 de junio de 2024, D. (Vicio de diseño del motor), C-411/23, EU:T:2024:498, apartado 27 y jurisprudencia citada].
- 22 Además, el Tribunal de Justicia ha tenido ya ocasión de precisar que incluso las circunstancias mencionadas en el considerando 14 del Reglamento n.º 261/2004 como ejemplos de circunstancias que pueden constituir «circunstancias extraordinarias» (inestabilidad política, condiciones meteorológicas, riesgos relacionados para la seguridad, deficiencias inesperadas, huelgas) no constituían necesariamente, y de forma automática, causas de exención de la obligación de compensación a los pasajeros afectados por la cancelación de un vuelo establecida en el artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004 y que, por lo tanto, era necesario apreciar, caso por caso, si se cumplían los dos requisitos acumulativos recordados en el anterior apartado 21 (véase la sentencia de 17 de abril de 2018, Krüsemann y otros, C-195/17, C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 a C-286/17 y C-290/17 a C-292/17, EU:C:2018:258, apartado 34 y jurisprudencia citada).
- 23 De ello se deduce que la jurisprudencia recordada en los anteriores apartados 20 a 22, según la cual el concepto de «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, debe ser interpretado de forma estricta y según la cual los requisitos acumulativos que deben darse para que los acontecimientos puedan considerarse «circunstancias extraordinarias» deben apreciarse caso por caso, excluye que cualquier decisión de gestión del tránsito aéreo constituya una «circunstancia extraordinaria».
- 24 Esta constatación no queda desvirtuada por el considerando 15 del Reglamento n.º 261/2004, según el cual «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». En efecto, como han señalado D y la Comisión Europea en sus observaciones escritas, el propio transportista aéreo puede haber contribuido a la adopción de determinadas decisiones de gestión del tránsito aéreo.
- 25 De ello se deduce no toda decisión de gestión del tránsito aéreo constituye en sí misma una «circunstancia extraordinaria».
- 26 Por consiguiente, ha de apreciarse, en segundo lugar, si y en qué medida una decisión de gestión del tránsito aéreo puede constituir una «circunstancia extraordinaria», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, tal como ha sido interpretado por el Tribunal de Justicia en su jurisprudencia recordada en el anterior apartado 21.
- 27 En un primer momento, ha de determinarse si una decisión de gestión del tránsito aéreo puede constituir, por su naturaleza o su origen, un acontecimiento que no sea inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado.
- 28 A este respecto, es necesario indicar que, por definición, no puede considerarse que una decisión de gestión del tránsito aéreo esté intrínsecamente ligada al funcionamiento de la aeronave que ha efectuado el vuelo retrasado (véase, en este sentido y por analogía, la sentencia de 26 de junio de 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, apartado 18). Además, tal decisión no forma parte de la actividad del transportista aéreo de que se trata, sino que se corresponde con las actividades y competencia de los servicios de gestión del tránsito aéreo.

- 29 Por lo tanto, tal circunstancia no puede considerarse inherente, por su naturaleza o su origen, al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado.
- 30 En un segundo momento, es preciso apreciar si una decisión de gestión del tránsito aéreo debe considerarse un acontecimiento que escapa por completo al control efectivo del transportista aéreo afectado, a saber, un acontecimiento sobre el que dicho transportista no tiene ningún control (véase, en este sentido, la sentencia de 23 de marzo de 2021, *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, apartado 36).
- 31 A este respecto, de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia relativa al concepto de «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, se desprende que los acontecimientos cuyo origen es «interno» deben distinguirse de aquellos cuyo origen es «externo» al transportista aéreo de que se trate, ya que solo estos últimos pueden escapar al control efectivo de ese transportista. Están comprendidos en este concepto, en cuanto «acontecimientos de origen externo», 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 de que se trate no controla porque su origen es un hecho de un tercero, como otro transportista aéreo o un sujeto público o privado que interfiere en la actividad aérea o aeroportuaria [véase la sentencia de 13 de junio de 2024, *D. (Vicio de diseño del motor)*, C-411/23, EU:T:2024:498, apartado 38 y jurisprudencia citada].
- 32 Así, están comprendidos en el concepto de «circunstancias extraordinarias», en cuanto acontecimientos «externos», la colisión entre una aeronave y un ave, el daño causado a un neumático de una aeronave por un cuerpo extraño, como un residuo móvil que se encuentre en la pista de un aeropuerto, la presencia de combustible en una pista de un aeropuerto que provoque el cierre de esa pista, la colisión entre el timón de profundidad de una aeronave en posición de estacionamiento y el dispositivo de punta alar de la aeronave de otra compañía aérea, causada por el desplazamiento de esta última, y también un vicio oculto de fabricación, o incluso actos de sabotaje o de terrorismo (véase la sentencia de 23 de marzo de 2021, *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, apartado 40 y jurisprudencia citada).
- 33 Por lo que se refiere a las decisiones de gestión del tránsito aéreo, ha de considerarse que, siempre que el transportista aéreo de que se trate no haya contribuido a la adopción de esas decisiones, escapan a su control efectivo, ya que la gestión del tráfico aéreo no es en modo alguno competencia suya y las decisiones de gestión del tránsito aéreo adoptadas por los servicios competentes son la obra de un tercero que se impone al transportista aéreo afectado (véase, en este sentido y por analogía, la sentencia de 26 de junio de 2019, *Moens*, C-159/18, EU:C:2019:535, apartado 20). En efecto, este debe respetarlas, incluso cuando está dispuesto a efectuar el vuelo, como ocurría en el litigio principal.
- 34 En este contexto, la circunstancia relevante no es la razón de la decisión de gestión del tránsito aéreo (a saber, en el litigio principal, las malas condiciones meteorológicas que provocaron una limitación de la capacidad del sector en la ruta del vuelo), sino la decisión en sí misma, en la medida en que es esta la que incide, externamente, en la realización del vuelo programado.
- 35 En cambio, si el propio transportista aéreo ha contribuido a la adopción de una decisión de gestión del tránsito aéreo, como podría ser el caso, por ejemplo, si hubiera solicitado la asignación de una nueva franja horaria debido a su propia indisponibilidad operativa (véase el anterior apartado 24), la citada decisión no puede calificarse de «acontecimiento de origen externo».
- 36 De ello se deduce que una decisión de gestión del tránsito aéreo puede constituir una «circunstancia extraordinaria», con independencia de la razón que la motiva, si se acredita que dicha decisión escapaba al control efectivo del transportista aéreo de que se trate, en particular, cuando pueda excluirse que el citado transportista contribuyó a la adopción de esa decisión, extremo que corresponde comprobar al órgano jurisdiccional remitente.
- 37 En tercer y último lugar, ha de determinarse si una decisión de gestión del tránsito aéreo puede constituir una «circunstancia extraordinaria» aunque no cause, por ella misma, un retraso de al menos tres horas.
- 38 A este respecto, de la jurisprudencia se desprende que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el considerando 14 de dicho Reglamento, debe interpretarse en el sentido de que, en caso de un retraso de vuelo igual o superior a tres horas a la llegada que tenga su origen no

solo en una circunstancia extraordinaria que no podría haberse evitado incluso adoptando medidas adaptadas a la situación y que fue objeto, por parte del transportista aéreo de que se trate, de todas las medidas razonables para evitar sus consecuencias, sino también en otra circunstancia no comprendida en dicha categoría, el retraso imputable a esa primera circunstancia debe descontarse del tiempo total de retraso a la llegada del vuelo afectado para apreciar si el retraso a la llegada de ese vuelo debe ser objeto de la compensación prevista en el artículo 7 de ese Reglamento (sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, apartado 54).

- 39 La jurisprudencia recordada en el anterior apartado 38 implica que un acontecimiento puede constituir una «circunstancia extraordinaria» aunque no cause, en sí mismo, un retraso de al menos tres horas.
- 40 De ello se deduce que una decisión de gestión del tránsito aéreo puede constituir una «circunstancia extraordinaria» aunque no cause, por ella misma, un retraso de al menos tres horas.
- 41 Habida cuenta de todas las consideraciones anteriores, ha de responderse a las cuestiones prejudiciales primera y segunda que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que una decisión de gestión del tránsito aéreo puede constituir una «circunstancia extraordinaria», en el sentido de dicha disposición, con independencia de la duración del retraso que causa y de la razón que la motiva, si se acredita que dicha decisión escapaba al control efectivo del transportista aéreo de que se trate, en particular, cuando pueda excluirse que el citado transportista contribuyó a la adopción de esa decisión, extremo que corresponde comprobar al órgano jurisdiccional remitente.

Cuestiones prejudiciales tercera y cuarta

- 42 Mediante sus cuestiones prejudiciales tercera y cuarta, que han de examinarse conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si, para poder constituir una «circunstancia extraordinaria», la decisión de gestión del tránsito aéreo debe referirse a un vuelo efectivamente retrasado o si también puede referirse a un vuelo anterior de la rotación.
- 43 A este respecto, de la jurisprudencia se desprende que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el considerando 14 del mismo Reglamento, debe interpretarse en el sentido de que, a fin de eximirse de la obligación de compensar a los pasajeros en caso de gran retraso o de cancelación de un vuelo que ha efectuado, un transportista aéreo podrá invocar 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, lo que incumbirá determinar al tribunal remitente teniendo en cuenta, en particular, el modo en que el transportista aéreo de que se trate explota la aeronave afectada (sentencias de 11 de junio de 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, apartado 55, y de 22 de abril de 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, apartado 57).
- 44 Además, por lo que respecta a las decisiones de gestión del tránsito aéreo, ha de observarse, como hace la Comisión, que el considerando 15 del Reglamento n.º 261/2004, que enuncia «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 [...] de uno o más vuelos de la aeronave», exige que la decisión de gestión del tránsito aéreo no se refiera a un vuelo determinado, sino a una aeronave determinada.
- 45 En estas circunstancias, ha de responderse a las cuestiones prejudiciales tercera y cuarta que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que, si se acredita además que esa decisión escapaba a su control efectivo, un transportista aéreo podrá invocar, como «circunstancia extraordinaria», en el sentido de dicha disposición, una decisión de gestión del tránsito aéreo 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 que haya realizado con posterioridad, lo que incumbirá determinar al tribunal remitente teniendo en cuenta, en particular, el modo en que el citado transportista aéreo explota la aeronave afectada.

Costas

46 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 General no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL GENERAL (Sala Quinta, actuando en una formación compuesta por cinco Jueces)

declara:

- 1) **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

una decisión de gestión del tránsito aéreo puede constituir una «circunstancia extraordinaria», en el sentido de dicha disposición, con independencia de la duración del retraso que causa y de la razón que la motiva, si se acredita que dicha decisión escapaba al control efectivo del transportista aéreo de que se trate, en particular, cuando pueda excluirse que el citado transportista contribuyó a la adopción de esa decisión, extremo que corresponde comprobar al órgano jurisdiccional remitente.

- 2) **El artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004**

debe interpretarse en el sentido de que,

si se acredita además que esa decisión escapaba a su control efectivo, un transportista aéreo podrá invocar, como «circunstancia extraordinaria», en el sentido de dicha disposición, una decisión de gestión del tránsito aéreo 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 que haya realizado con posterioridad, lo que incumbirá determinar al tribunal remitente teniendo en cuenta, en particular, el modo en que el citado transportista aéreo explota la aeronave afectada.

Sampol Pucurull
Stancu

Pynnä

Laitenberger
Valasidis

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 21 de enero de 2026.

Firmas

* Lengua de procedimiento: polaco.