

## **LA CANCELACIÓN DE UN VUELO POR MUERTE SÚBITA DE UN PILOTO NO EXIME A LA AEROLÍNEA DE INDEMNIZAR A LOS PASAJEROS\***

**(Comentario a la sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Tercera)  
de 11 de mayo de 2023)**

***Pascual Martínez Espín***  
*Catedrático de Derecho civil*  
*Centro de Estudios de Consumo*

*Fecha de publicación: 2 de junio de 2023*

### **1. Antecedentes de hecho**

El 17 de julio de 2019, TAP Portugal tenía previsto operar un vuelo entre Stuttgart (Alemania) y Lisboa (Portugal) a las 06:05. A las 4:15 a.m. del mismo día, el copiloto del vuelo en cuestión fue encontrado muerto en la cama de su habitación de hotel. Toda la tripulación quedó conmocionada por el incidente, consideraron que no estaban en condiciones de volar y se canceló el vuelo. La tripulación de reemplazo voló de Lisboa a Stuttgart a las 11:25 y llegó a las 15:20. Luego, los pasajeros fueron llevados a Lisboa en un vuelo alternativo programado para las 4:40 p.m.

Algunos de los pasajeros del vuelo cancelado han cedido sus derechos de cancelación a empresas que brindan asistencia legal a los pasajeros. TAP argumentó que la prematura muerte del copiloto era una circunstancia excepcional que eximía a las compañías aéreas

---

\* Trabajo realizado en el marco del Proyecto de Investigación PID2021-128913NB-I00, del Ministerio de Ciencia e Innovación y la Agencia Estatal de Investigación (AEI) cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) titulado “Protección de consumidores y riesgo de exclusión social: seguimiento y avances”, dirigido por Ángel Carrasco Perera y Encarna Cordero Lobato y en el marco de las Ayudas para la realización de proyectos de investigación aplicada, en el marco del Plan Propio de investigación, cofinanciadas en un 85% por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), para el proyecto titulado “Modelos jurídicos eficientes de consumo sostenible”, con Ref.: 2022-GRIN-34487 dirigido por Ángel Carrasco Perera y Ana I. Mendoza Losana.



de sus obligaciones indemnizatorias, y que no pagaría a estas compañías la indemnización estipulada.

El Tribunal Civil y Penal de Distrito de Stuttgart, que conoció de este asunto, planteó cuestión prejudicial al TJUE.

## **2. La cuestión litigiosa**

En los casos C-156/22 a C-158/22, el Tribunal de Justicia examina tres solicitudes de decisión prejudicial presentadas por el Landgericht Stuttgart (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Stuttgart, Alemania) con respecto a la interpretación del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004. Estos casos involucran disputas entre TAP Portugal y Flightright GmbH (C-156/22) y Myflyright GmbH (C-157/22 y C-158/22) en relación con el derecho a compensación de los pasajeros por la cancelación de un vuelo debido al fallecimiento inesperado del copiloto poco antes de la salida programada del vuelo.

El Reglamento n.º 261/2004 establece normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque, cancelación o gran retraso de los vuelos. El artículo 5, apartado 3, del Reglamento establece que un transportista aéreo 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.

La cuestión controvertida es si la ausencia imprevista de un miembro de la tripulación debido a enfermedad o fallecimiento, poco antes de la salida programada de un vuelo, constituye una "circunstancia extraordinaria" según el Reglamento n.º 261/2004, que eximiría a la aerolínea de la obligación de pagar la compensación a los pasajeros según el Reglamento n.º 261/2004.

En los litigios principales, TAP Portugal se negó a pagar la compensación a Flightright y Myflyright argumentando que el fallecimiento del copiloto constituyó una circunstancia extraordinaria. El Amtsgericht Nürtingen (Tribunal de lo Civil y Penal de Nürtingen, Alemania) decidió que la enfermedad o el fallecimiento inesperados no eran circunstancias extraordinarias, y TAP fue condenada a pagar la compensación. TAP apeló ante el Landgericht Stuttgart, que decidió suspender el procedimiento y plantear la cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia.

## **3. La normativa aplicable**



El concepto de «circunstancias extraordinarias» no se encuentra definido en el artículo 2 del Reglamento nº 261/2004 ni en el resto de sus disposiciones, si bien de sus considerandos decimocuarto y decimoquinto se desprende una lista no exhaustiva de tales circunstancias.

Los considerandos 14 y 15 del Reglamento n. 261/2004 establecen:

(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.»

En este contexto, según jurisprudencia consolidada, la determinación del significado y del alcance de los términos no definidos por el Derecho de la Unión debe efectuarse conforme al sentido habitual de éstos en el lenguaje corriente, teniendo también en cuenta el contexto en el que se utilizan y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forman parte (sentencia Wallentin-Hermann, C-549/07, apartado 17).

En el lenguaje corriente, la expresión «circunstancias extraordinarias» hace literalmente referencia a circunstancias «fuera de lo ordinario». En el contexto del transporte aéreo designa un acontecimiento que no es inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado y escapa al control efectivo de éste a causa de su naturaleza o de su origen (sentencia Wallentin-Hermann, apartado 23). Dicho de otro modo y tal como el Abogado General señaló en el punto 34 de sus conclusiones, se refiere a todas aquellas circunstancias que escapan al control del transportista aéreo, con independencia de cuál sea la naturaleza de esas circunstancias y la gravedad de estas.

A tenor del artículo 5 de dicho Reglamento, que lleva por título «Cancelación de vuelos»:



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.

Aparte de las «circunstancias extraordinarias» mencionadas en su artículo 5, apartado 3, el Reglamento nº. 261/2004 no contiene ninguna indicación que permita concluir que reconoce una categoría distinta de acontecimientos «particularmente extraordinarios» que tengan como consecuencia exonerar al transportista aéreo de todas sus obligaciones, incluidas las emanadas de su artículo 9.

#### **4. Las “circunstancias extraordinarias” según el TJUE**

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha emitido varias sentencias que abordan el alcance y la interpretación de las "circunstancias extraordinarias" mencionadas en el artículo 5.3.

Los criterios desarrollados por el Tribunal de Justicia en materia de defectos técnicos también deben aplicarse cuando determinados incidentes, tales como los casos de inestabilidad política, condiciones meteorológicas incompatibles con la realización del vuelo, riesgos para la seguridad y huelgas que afecten a las operaciones de un transportista aéreo, enunciados a modo de ejemplo en el considerando 14 [del Reglamento] (Tribunal de Justicia, WallentinHermann/Alitalia, apartado 22), puedan ser considerados una causa de circunstancias extraordinarias. También a este respecto es relevante si la cancelación se debe a situaciones inusuales, ajenas al ejercicio normal de las actividades del transportista aéreo y que escapan a su control.

En caso de huelga, en la jurisprudencia alemana se está considerando cada vez más que en el caso de una huelga interna organizada por un sindicato ya no puede considerarse que concurren circunstancias extraordinarias (LG Düsseldorf [Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Düsseldorf], sentencia de 26 de agosto DEUTSCHE LUFTHANSA 9 Versión anonimizada de 2018; LG Berlin [Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Berlín], resolución de 11 de febrero de 2020; LG Bad Kreuznach [Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Bad Kreuznach], auto de 20 de enero de 2020; LG Nürnberg-Fürth [Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Núremberg-Fürth], auto de 2 de marzo; AG Frankfurt [Tribunal de lo Civil y Penal de Fráncfort], sentencia de 8 de agosto de 2019, o al menos no sin la presencia de circunstancias especiales adicionales (LG Hamburg [Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Hamburgo], sentencia de 21 de mayo de 2019; sentencia de 3 de junio de 2019. También en la doctrina se rechaza en parte la exoneración

del pago de una compensación en el supuesto de una huelga de los propios trabajadores del transportista aéreo.

A continuación, se presentan algunos ejemplos de estas sentencias:

#### **4.1. Sentencia Wallentin-Hermann (C-549/07)**

La Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Cuarta) de 22 de diciembre de 2008 (Friederike Wallentin-Hermann contra Alitalia) surgió de un caso en el que una pasajera tenía un vuelo desde Austria a Alemania que fue cancelado debido a la erupción del volcán Eyjafjallajökull en Islandia en 2010. La aerolínea se negó a pagar la compensación alegando que la erupción volcánica constituía una "circunstancia extraordinaria" eximida de responsabilidad según el artículo 5.3 del Reglamento 261/2004.

El Tribunal definió las "circunstancias extraordinarias" como eventos que escapan al control real del transportista aéreo y que no son inherentes a la operación normal del mismo. Estas circunstancias deben ser inusuales y no deben ser parte de la actividad diaria de la aerolínea. Para que una circunstancia sea considerada extraordinaria, debe ser imprevisible. El transportista aéreo no debe haber podido prever razonablemente la ocurrencia del evento en cuestión. El TJUE estableció que si bien una causa externa, como una erupción volcánica, puede calificar como una "circunstancia extraordinaria", el transportista aéreo aún es responsable de demostrar que la cancelación o el retraso del vuelo fue directamente causado por esa circunstancia. El Tribunal también señaló que el transportista aéreo debe demostrar que ha tomado todas las medidas razonables para evitar la cancelación o el retraso, incluso en presencia de circunstancias extraordinarias. Esto implica que la aerolínea debe hacer todo lo posible para minimizar el impacto de tales circunstancias en los pasajeros.

En resumen, la sentencia Wallentin-Hermann estableció que una "circunstancia extraordinaria" eximirá al transportista aéreo de pagar compensaciones solo si cumple con los criterios de imprevisibilidad, falta de control real y adopción de todas las medidas razonables para evitar la cancelación o el retraso.

#### **4.2. Sentencia McDonagh (C-12/11)**

La Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Tercera) de 31 de enero de 2013 (Denise McDonagh y Ryanair Ltd) señaló que en caso de cancelación de un vuelo por «circunstancias extraordinarias» que duren tanto como en el litigio principal (tras la erupción del volcán islandés Eyjafjallajökull que provocó la cancelación de su vuelo y, más en general, el cierre de una parte del espacio aéreo europeo), la obligación de



asistencia a los pasajeros aéreos establecida en dichas disposiciones debe cumplirse, sin que ello afecte a la validez de éstas.

Sin embargo, un pasajero aéreo sólo puede obtener, como compensación por el incumplimiento por parte del transportista aéreo de su obligación de asistencia contemplada en los artículos 5, apartado 1, letra b), y 9 del Reglamento n°. 261/044, el reembolso de los importes que, a la vista de las circunstancias propias de cada caso, resulten necesarios, adecuados y razonables para suplir la deficiencia del transportista aéreo en la asistencia a dicho pasajero, y la apreciación de ello corresponde al juez nacional.

#### **4.3. Sentencia van der Lans (C-257/14)**

En la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Novena) de 17 de septiembre de 2015 (Corina van der Lans contra Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV), el vuelo, con destino a Ámsterdam (Países Bajos), debía partir de Quito (Ecuador), el 13 de agosto de 2009 a las 9h15, hora local. Sin embargo, la salida no tuvo lugar hasta el día siguiente a las 19h30, hora local. El avión que realizó ese vuelo llegó a Ámsterdam con un retraso de 29 horas. Según KLM, ese retraso se debió al hecho de que en el aeropuerto de Guayaquil (Ecuador), desde el que ese avión habría debido partir para llegar a Ámsterdam vía Quito y Bonaire (Antillas neerlandesas), se advirtió durante el procedimiento de «push back», consistente en empujar al avión en tierra hacia atrás mediante un vehículo, que uno de los motores no se encendía, a causa de un fallo en la entrada del carburante. Según KLM, del «aircraft technical log» resulta que se produjo una conjunción de fallos. Dos piezas eran defectuosas, a saber, la bomba de carburante y la unidad hidromecánica. Esas piezas, de las que no se disponía en Guayaquil, tuvieron que ser enviadas por avión desde Ámsterdam, para montarlas después en el avión en cuestión, que salió de Quito con el retraso señalado. El Tribunal determinó que este problema técnico, que sobrevino imprevistamente, que no es imputable a un mantenimiento deficiente y que tampoco fue descubierto con ocasión de un mantenimiento regular, no encaja en el concepto de «circunstancias extraordinarias», en el sentido del art. 5.3 del Reglamento.

#### **4.4. Sentencia Tuyfly (C-195/17)**

En la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Tercera) de 17 de abril de 2018 (Helga Krüsemann y otros contra TUIfly GmbH) se señala que la ausencia espontánea de una parte importante del personal de navegación («huelga salvaje»), que tuvo su origen en el anuncio sorpresivo por un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo de una reestructuración de la empresa, a raíz de una iniciativa promovida no por los representantes de los trabajadores de la empresa, sino espontáneamente por los mismos

trabajadores, que pasaron a situación de baja por enfermedad, no está comprendida en el concepto de «circunstancias extraordinarias» en el sentido de dicha disposición.

#### **4.5. Petición de decisión prejudicial C-529/20 (Deutsche Lufthansa)**

En el asunto C-529/20 el TJUE deberá decidir si constituye una huelga de los propios trabajadores de un transportista aéreo convocada por un sindicato una circunstancia extraordinaria en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004.

En su sentencia de 21 de agosto de 2012, el Bundesgerichtshof consideró que se produce una exoneración de la obligación de pagar una compensación en virtud del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 si los propios trabajadores del transportista aéreo se declaran en huelga a raíz de una convocatoria sindical.

#### **5. La decisión del TJUE**

Mediante su sentencia, el Tribunal de Justicia recuerda que las medidas relativas al personal del transportista aéreo encargado de operar un vuelo, entre las que se incluyen las medidas relativas a la planificación de las tripulaciones y de los horarios de trabajo del personal, forman parte del ejercicio normal de las actividades de este. Habida cuenta de que la gestión de una ausencia imprevista, por enfermedad o fallecimiento, de uno o varios miembros del personal indispensables para realizar un vuelo, incluso poco tiempo antes de su salida, está intrínsecamente ligada a la cuestión de la planificación de la tripulación y de los horarios de trabajo del personal, dicha ausencia es inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo encargado de operar el vuelo y, por lo tanto, no está comprendida en el concepto de «circunstancias extraordinarias». De ello resulta que el transportista aéreo no está exento de su obligación de indemnizar a los pasajeros.

El Tribunal de Justicia precisa que, por muy trágica y extrema que sea, la situación de un fallecimiento imprevisto no se distingue, desde un punto de vista jurídico, de aquella en la que un vuelo no puede efectuarse porque dicho miembro del personal haya caído enfermo, de manera imprevista, poco antes de la salida del vuelo. Así pues, es la propia ausencia, y no la causa médica precisa de la misma, lo que constituye un acontecimiento inherente al ejercicio normal de la actividad de dicho transportista, de modo que este, al planificar sus tripulaciones y los horarios de trabajo de su personal, debe contar con que se produzca este tipo de imprevistos.

El Tribunal sostuvo que, dado que cualquier persona puede ser víctima de una enfermedad o muerte inesperada en cualquier momento, el hecho de que el tripulante en cuestión haya



superado sin calificación el examen médico de rutina exigido por la normativa vigente, no impide llegar a la conclusión anterior.

## **6. Conclusión**

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha interpretado el Artículo 5(3) del Reglamento (CE) n°. 261/2004, que se refiere a la compensación para los pasajeros aéreos en caso de cancelaciones de vuelos. El caso enfrenta a TAP Portugal y Flightright GmbH, Myflyright GmbH, por la muerte inesperada de un copiloto poco antes de que un vuelo debiera partir. TAP se negó a pagar la compensación, argumentando que la muerte constituía una "circunstancia extraordinaria" bajo el reglamento. El tribunal debía considerar si la enfermedad o muerte inesperada de un miembro de la tripulación es un evento externo fuera del control de la aerolínea, o si es un riesgo inherente de las operaciones de la aerolínea. El Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha dictaminado que la ausencia inesperada de un miembro de la tripulación debido a enfermedad o muerte poco antes de la salida programada de un vuelo no puede ser calificada como "circunstancias extraordinarias", a tenor del Reglamento de la UE 261/2004, lo que significa que las aerolíneas deben compensar a los pasajeros por los vuelos cancelados en tales casos. El tribunal declaró que la ausencia de un miembro de la tripulación debido a enfermedad o muerte es un riesgo inherente de las operaciones normales de la aerolínea y debe ser considerado en la planificación y programación de la tripulación.