

BASE DE DATOS DE Norma DEF.-

Referencia: NCJ066602

TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA

Sentencia, de 15 de mayo de 2023

Sala Tercera

Asunto. n.º C-156/22 a C-158/22

SUMARIO:

Contrato de Transporte. Transporte aéreo. Cancelación de vuelos. Muerte de copiloto. Cancelación o por circunstancias extraordinarias. El copiloto del vuelo de que se trata fue encontrado muerto en la cama de su habitación de hotel. Toda la tripulación quedó conmocionada por este suceso y se declaró no apta para volar, por lo que el vuelo fue cancelado y no se indemnizó alegando que el fallecimiento imprevisto del copiloto constituía una circunstancia extraordinaria que exime al transportista aéreo de su obligación de indemnización.

Se señala 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».

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).

La distancia se determinará tomando como base el último destino al que el pasajero llegará con retraso en relación con la hora prevista debido a la denegación de embarque o a la cancelación.

PRECEPTOS:

Reglamento (CE) n.º 261/2004 (Compensación y asistencia de los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos), arts. 5 y 7.1.

PONENTE:

D M. Safjan.

En los asuntos acumulados C-156/22 a C-158/22,

que tienen por objeto tres peticiones de decisión prejudicial planteadas, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Landgericht Stuttgart (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Stuttgart, Alemania), mediante resoluciones de 3 de febrero de 2022, recibidas en el Tribunal de Justicia el 17 de febrero de 2022, en los procedimientos entre

TAP Portugal

y

flightright GmbH (C-156/22),

Myflyright GmbH (C-157/22 y C-158/22),

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por la Sra. K. Jürimäe, Presidenta de Sala, y los Sres. M. Safjan (Ponente), N. Piçarra, N. Jääskinen y M. Gavalec, Jueces;
Abogada General: Sra. L. Medina;
Secretario: Sr. A. Calot Escobar;
habiendo considerado los escritos obrantes en autos;
consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de TAP Portugal, por las Sras. K. Brecke y B. Liebert y por el Sr. U. Stepler, Rechtsanwälte;
- en nombre de fliightright GmbH, por los Sres. M. Michel y R. Weist, Rechtsanwälte;
- en nombre del Gobierno polaco, por el Sr. B. Majczyna, en calidad de agente;
- en nombre del Gobierno portugués, por las Sras. P. Barros da Costa, C. Chambel Alves y L. Guerreiro y por el Sr. P. Pisco Santos, en calidad de agentes;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. G. Braun y G. Wilms y por la Sra. N. Yerrell, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones de la Abogada General, presentadas en audiencia pública el 9 de febrero de 2023;

dicta la siguiente

Sentencia

1. Las peticiones de decisión prejudicial tienen 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. Estas peticiones se han presentado en el contexto de sendos litigios entre TAP Portugal (en lo sucesivo, «TAP»), por una parte, y fliightright GmbH (asunto C-156/22) y Myflyright GmbH (asuntos C-157/22 y C-158/22), por otra, en relación con el derecho a compensación de los pasajeros en virtud del Reglamento n.º 261/2004, a raíz de la cancelación de un vuelo debido al fallecimiento imprevisto del copiloto del avión poco antes de la salida prevista del vuelo.

Marco jurídico

3. Los considerandos 1, 14 y 15 del Reglamento n.º 261/2004 enuncian:

«(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) [...] 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, titulado «Cancelación de vuelos», establece 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:

i) se les informe de la cancelación al menos con dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista, o

ii) se les informe de la cancelación con una antelación de entre dos semanas y siete días con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca un transporte alternativo que les permita salir con no más de dos horas de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de cuatro horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista, o

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, apartado 1, del citado Reglamento, que lleva por título «Derecho a compensación», está redactado en los siguientes términos:

«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).

La distancia se determinará tomando como base el último destino al que el pasajero llegará con retraso en relación con la hora prevista debido a la denegación de embarque o a la cancelación.»

Litigios principales y cuestión prejudicial

6. Los tres asuntos acumulados se refieren a la cancelación de un único vuelo, dado que los pasajeros afectados cedieron sus derechos nacidos de dicha cancelación, respectivamente, a las sociedades flightright (asunto C-156/22) y Myflyright (asuntos C-157/22 y C-158/22), que prestan asistencia jurídica a los pasajeros aéreos.

7. El 17 de julio de 2019, TAP, como transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, debía realizar un vuelo con salida de Stuttgart (Alemania) y destino a Lisboa (Portugal), cuya salida estaba prevista a las 6.05 h.

8. Ese mismo día a las 4.15 h, el copiloto que debía operar el vuelo de que se trata fue encontrado muerto en su cama de hotel. Toda la tripulación quedó conmocionada por este suceso y se declaró no apta para volar. Dado que ningún miembro del personal de sustitución estaba disponible fuera de la base de TAP, el vuelo de las 6.05 h se canceló. Posteriormente, una tripulación de reemplazo voló desde Lisboa a las 11.25 h con destino a Stuttgart, adonde llegó a las 15.20 h. A continuación, los pasajeros fueron trasladados a Lisboa en un vuelo de sustitución programado para las 16.40 h.

9. TAP se negó a pagar a flightright y a Myflyright la compensación prevista en el artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004, alegando que el fallecimiento imprevisto del copiloto constituía una circunstancia extraordinaria, en el sentido del artículo 5, apartado 3, de dicho Reglamento.

10. En los tres asuntos de que se trata, TAP fue condenada por el Amtsgericht Nürtingen (Tribunal de lo Civil y Penal de Nürtingen, Alemania) a abonar dicha compensación, basándose en que, al igual que una enfermedad inesperada y súbita, el fallecimiento repentino e imprevisto de un miembro de la tripulación (en

lo sucesivo, «enfermedad o fallecimiento imprevistos») no constituye un acontecimiento externo que afecte al transportista, ya que forma parte de los riesgos inherentes a las actividades del transportista aéreo.

11. TAP interpuso recurso de apelación ante el Landgericht Stuttgart (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Stuttgart, Alemania), que es el órgano jurisdiccional remitente. Este último explica que, según sus indagaciones, una parte de la jurisprudencia alemana comparte el enfoque seguido por el Amtsgericht Nürtingen (Tribunal de lo Civil y Penal de Nürtingen), así como por la Cour de cassation (Tribunal de Casación) francesa. En cambio, un órgano jurisdiccional neerlandés ha declarado recientemente que la enfermedad imprevista de un miembro de la tripulación debe asimilarse a un acontecimiento exterior que escapa al control del transportista aéreo.

12. Pese a considerar que el transportista aéreo debe, en principio, constituirse en garante de la aptitud para el vuelo y de la disponibilidad de su personal y que, por lo tanto, también está obligado, en principio, a disponer de una determinada reserva de personal de sustitución, el órgano jurisdiccional remitente señala que la problemática de que se trata es controvertida tanto en la jurisprudencia europea como en la doctrina.

13. En estas circunstancias, el Landgericht Stuttgart (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Stuttgart) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia, en los tres asuntos de que conoce, 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 de acuerdo con dicha disposición cuando se cancela un vuelo procedente de un aeropuerto situado fuera de la base del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo porque un miembro de la tripulación (en este caso, el copiloto) asignado a dicho vuelo, que ha superado sin restricciones los reconocimientos médicos regulares prescritos, poco antes del inicio del vuelo, repentina e imprevisiblemente para el transportista aéreo, fallece o cae tan gravemente enfermo que no puede realizar el mismo?»

14. Mediante decisión del Presidente del Tribunal de Justicia de 4 de abril de 2022 se acordó la acumulación de los asuntos C-156/22 a C-158/22 a efectos de las fases escrita y oral del procedimiento y de la sentencia.

Sobre la cuestión prejudicial

15. Mediante su cuestión prejudicial, redactada de manera idéntica en los tres asuntos de que conoce, 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 la ausencia imprevista, por enfermedad o fallecimiento, de un miembro de la tripulación indispensable para realizar un vuelo, acaecida poco tiempo antes de la salida prevista de ese vuelo, está comprendida en el concepto de «circunstancias extraordinarias», en el sentido de dicha disposición.

16. A este respecto, procede recordar que, en virtud del artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, los pasajeros afectados por la cancelación de un vuelo tienen derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, de conformidad con el artículo 7, apartado 1, de dicho Reglamento, a menos que se les informe previamente de la cancelación en los plazos establecidos en el artículo 5, apartado 1, letra c), incisos i) a iii), del referido Reglamento.

17. No obstante, 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 encargado de efectuar el vuelo de esta obligación de 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.

18. Según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, 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 23 de marzo de 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, apartado 23, y 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 20].

19. Sentado lo anterior, habida cuenta, por una parte, del objetivo del Reglamento n.º 261/2004, expresado en su considerando 1, consistente en garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros, y, por otra parte, del hecho de que el artículo 5, apartado 3, de dicho Reglamento introduce una excepción al principio del derecho a compensación de los pasajeros en caso de cancelación de su vuelo, el concepto de «circunstancias extraordinarias» en el sentido de esta disposición debe ser interpretado de forma estricta (sentencia de 23 de marzo de 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, apartado 24 y jurisprudencia citada).

20. Procede comenzar por determinar si la ausencia imprevista, por enfermedad o fallecimiento, de un miembro de la tripulación indispensable para realizar un vuelo, acaecida poco antes de la salida prevista de este, puede constituir, por su naturaleza o por su origen, un acontecimiento que no es inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo.

21. A este respecto, procede señalar que las medidas relativas al personal del transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo forman parte del ejercicio normal de las actividades de este. Así sucede con las medidas relativas a las condiciones de trabajo y de retribución del personal de tal transportista (sentencia de 23 de marzo de 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, apartado 29), entre las que se incluyen las medidas relativas a la planificación de las tripulaciones y de los horarios de trabajo del personal.

22. Por consiguiente, los transportistas aéreos encargados de efectuar un vuelo pueden encontrarse normalmente, en el ejercicio de su actividad, ante la 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. Por tanto, la gestión de esa ausencia sigue estando intrínsecamente ligada a la cuestión de la planificación de la tripulación y de los horarios de trabajo del personal, de modo que tal suceso imprevisto es inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo.

23. Debe precisarse que, cuando, como sucede en el presente litigio, la ausencia se debe al fallecimiento imprevisto de un miembro del personal indispensable para realizar un vuelo, que se produce poco antes de su salida, tal situación, por muy trágica y extrema que sea, no se distingue, desde un punto de vista jurídico, de aquella en la que un vuelo no puede efectuarse porque dicho miembro del personal ha caído enfermo, de manera imprevista, poco antes de la salida del vuelo. Así pues, es la propia ausencia, por enfermedad o fallecimiento, de uno o varios miembros de la tripulación, aunque tenga lugar de forma imprevista, y no la causa médica precisa de esa ausencia 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 produzcan tales imprevistos.

24. Por otra parte, el hecho de que tal ausencia imprevista se produjera cuando el miembro de la tripulación de que se trata había superado sin restricciones los reconocimientos médicos regulares prescritos por la normativa aplicable no puede desvirtuar la conclusión indicada en el apartado 22 de la presente sentencia. En efecto, toda persona, incluida aquella que haya superado sin restricciones reconocimientos médicos periódicos, puede ser víctima en cualquier momento de una enfermedad o de un fallecimiento imprevistos.

25. Dado que no se cumple el primero de los dos requisitos acumulativos mencionados en el apartado 18 de la presente sentencia, no es necesario comprobar si concurre el segundo de ellos.

26. Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la cuestión prejudicial planteada de manera idéntica en los tres asuntos principales que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que la ausencia imprevista, por enfermedad o fallecimiento, de un miembro de la tripulación indispensable para realizar un vuelo, acaecida poco tiempo antes de la salida prevista de ese vuelo, no está comprendida en el concepto de «circunstancias extraordinarias», en el sentido de dicha disposición.

Costas

27. 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 la ausencia imprevista, por enfermedad o fallecimiento, de un miembro de la tripulación indispensable para realizar un vuelo, acaecida poco tiempo antes de la salida prevista de ese vuelo, no está comprendida en el concepto de «circunstancias extraordinarias», en el sentido de dicha disposición.

Firmas

* Lengua de procedimiento: alemán.