

Dossier jurídico  
**Derecho Civil**

# Guía práctica de Derecho Aeronáutico



**tirant**  
**PRIME**



## Tabla de contenido

I.	Introducción.....	5
II.	Normativa referida.....	6
	a) Reglamento (CE) nº 261/2004.....	6
	b) Convenio de Montreal.....	8
III.	Definiciones.....	9
	a) Definiciones del Reglamento (CE) nº 261/2004.....	9
	b) Otras definiciones.....	10
IV.	Derechos de los pasajeros ante incidencias aeronáuticas.....	11
	a) Derecho de compensación.....	11
	¿Qué es el derecho de compensación en el reglamento 261/2004? ...	11
	i. Reducción del 50%.....	12
	ii. ¿Cómo se calcula la distancia según el Reglamento (CE) 261/2004? .....	12
	iii. ¿Cómo se determina la hora de llegada según el Reglamento (CE) 261/2004? .....	13
	iv. Derecho de compensación en casos de denegación de embarque.....	13
	v. Derecho de compensación en casos de cancelación de vuelo	13
	vi. Derecho de compensación en casos de retraso del vuelo .....	15
	vii. ¿Es posible acumular dos compensaciones?.....	15
	b) Compensación según el convenio de Montreal.....	16
	c) Derecho al reembolso o a un transporte alternativo.....	17
	d) El derecho a reembolso en casos de retrasos aéreos.....	18
	e) Derecho de atención.....	18
	f) Derechos ante el cambio de clase.....	19
	g) La compensación suplementaria .....	19
	i. ¿Es posible reclamar daños morales cuando sufro una incidencia?.....	19
	h) Derecho de información.....	20
V.	Circunstancias extraordinarias.....	21

a)	¿Qué es una circunstancia extraordinaria en el derecho aeronáutico? .....	21
b)	<b>Meteorología.</b> .....	22
c)	Problemas técnicos de las aeronaves.....	22
i.	Vicios ocultos.....	23
ii.	Avería provocada por impacto de ave .....	24
iii.	Avería provocada por un objeto situado en la pista .....	24
iv.	Actos de sabotaje o terrorismo .....	24
d)	Problemas del personal de la aerolínea .....	25
i.	Horas de vuelo.....	19
ii.	Enfermedad o fallecimiento .....	25
iii.	Huelgas.....	25
e)	Otras situaciones consideradas circunstancias extraordinarias..	28
i.	Circunstancias relativas al aeropuerto .....	28
ii.	Circunstancias relativas a los pasajeros.....	29
f)	¿Puede aplicarse una circunstancia de otro vuelo?.....	29
g)	Concurrencia de una circunstancia extraordinaria y una no extraordinaria.....	30
h)	Las medidas razonablemente necesarias .....	30
VI.	Incidencias con el equipaje .....	31
VII.	<b>AESA</b> .....	32
a)	Vía informativa.....	33
b)	Resolución alternativa de litigios.....	33
VIII.	Cuestiones procesales.....	34
a)	Competencia.....	34
i.	Competencia internacional.....	34
ii.	Jurisdicción.....	35
iii.	Competencia territorial.....	35
b)	Legitimación .....	36
i.	Legitimación activa .....	36
ii.	Legitimación pasiva.....	36

c)	Procedimiento.....	38
i.	Acumulación de acciones.....	38
ii.	Consideraciones sobre la postulación y representación.....	39
iii.	Prescripción.....	40
IX.	Formularios.....	40
X.	Bibliografía.....	41

Dossier jurídico

## **Guía práctica de Derecho Aeronáutico**

Análisis del Reglamento (CE) nº261/2004 y Convenio de Montreal de  
28/05/1999

**Francisco Gálvez**, Autor

### **I. Introducción**

En el transporte aéreo, los pasajeros no solo son usuarios de un servicio, sino también titulares de una serie de derechos cuyo reconocimiento y respeto resulta esencial para garantizar su seguridad y confianza en este medio de transporte. Sin embargo, ciertas situaciones como cancelaciones de vuelos, grandes retrasos y denegaciones de embarque no solo generan molestias y alteraciones en los planes personales o profesionales de los pasajeros, sino que también pueden derivar en importantes perjuicios económicos y emocionales. En este contexto, resulta imprescindible conocer las herramientas legales y los mecanismos de reclamación disponibles para hacer valer sus derechos frente a las aerolíneas.

Este dossier tiene como objetivo abordar de manera exhaustiva y accesible los derechos que asisten a los pasajeros en relación con tres de las situaciones más habituales y problemáticas en el transporte aéreo: cancelaciones, grandes retrasos y denegaciones de embarque. Con base en la normativa vigente, especialmente el Reglamento (CE) nº 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, se explicarán las obligaciones que las compañías aéreas deben cumplir, los requisitos necesarios para que los pasajeros puedan exigir compensaciones económicas, y los procedimientos para la presentación de reclamaciones.

A lo largo de este documento se analizarán también otros aspectos clave como la asistencia que las aerolíneas están obligadas a proporcionar en caso de incidencias, los límites temporales y geográficos de aplicación de la normativa, y los criterios que los tribunales han venido estableciendo para interpretar casos específicos.

Asimismo, se ofrecerán recomendaciones prácticas para los pasajeros que se enfrenten a estas circunstancias.

El propósito de este dossier es doble: por un lado, empoderar a los pasajeros con la información necesaria para defender sus derechos y, por otro, servir como herramienta de referencia para profesionales del derecho y otros interesados en este ámbito. Con ello, se busca contribuir al fortalecimiento de una cultura de respeto y responsabilidad en el sector aéreo, donde las relaciones entre pasajeros y aerolíneas se basen en la transparencia, el cumplimiento normativo y la confianza mutua.

## **II. Normativa referida**

Como se ha dicho ya, el objeto del presente Dossier es principalmente el análisis de los derechos que poseen los pasajeros en ciertas situaciones, por ello que a la luz del objeto referido, y aunque la normativa existente es extensa, se ha decidido poner el foco en dos normas, a saber:

- Reglamento (CE) n° 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° 295/91, en adelante Reglamento (CE) n° 261/2004.
- Instrumento de Ratificación del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, en adelante, Convenio de Montreal.

### **a) Reglamento (CE) n° 261/2004**

Clave en el transporte aéreo de pasajeros, el objetivo principal de Reglamento (CE) n° 261/2004 es establecer unas normas mínimas de protección para los pasajeros que sufren trastornos graves debido a denegaciones de embarque, cancelaciones o grandes retrasos de vuelos, de esta manera, el Reglamento (CE) n° 261/2004 establece un régimen autónomo e independiente de protección de los derechos mínimos de los pasajeros cuando enfrentan estas situaciones, ofreciendo medidas reparadoras estandarizadas e inmediatas sin necesidad de recurrir judicialmente, en situaciones tales como el derecho a alimentos y refrescos, alojamiento si el retraso requiere pernoctación, y compensaciones a tanto alzado en casos específicos

como denegación de embarque, cancelación de vuelos o retrasos injustificados.

El reglamento se considera una "lex specialis" que permite la posibilidad de obtener compensaciones suplementarias bajo otras normativas, como el Convenio de Montreal o derecho nacional aplicable.

En cuanto a su ámbito de aplicación, de la lectura del art. 3 Reglamento (CE) nº 261/2004 podemos concluir que será de aplicación:

- *A los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado;*
- *A los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en un tercer país con destino a otro situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado, a menos que disfruten de beneficios o compensación y de asistencia en ese tercer país, cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en cuestión sea un transportista comunitario.*

Siempre y cuando los pasajeros:

- Dispongan de una reserva confirmada en el vuelo de que se trate y, excepto en el caso de la cancelación se presenten a facturación:
- Hayan sido transbordados por un transportista aéreo u operador turístico del vuelo para el que disponían de una reserva a otro vuelo, independientemente de los motivos que haya dado lugar al transbordo.

Asimismo, debemos tener presente que el Reglamento (CE) 261/2004 no será aplicable cuando se viaje de forma gratuita o con un billete de precio reducido que no esté disponible para el público en general, salvo en el caso de pasajeros que dispongan de billetes emitidos en el marco de programas para usuarios frecuentes u otros programas comerciales ofrecidos por un transportista aéreo o un operador turístico.

De esta manera, no podremos invocar el Reglamento 261/2004 en aquellas situaciones donde el vuelo despegue de un tercer estado y el transportista aéreo no sea comunitario, no obstante, atendiendo a la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Octava) de 6 de octubre de 2022 (TOL9.243.510) podremos invocar el citado Reglamento en operaciones de transporte compuesta por varios vuelos operados por distintos transportistas aéreos cuando el primero de los vuelos parta de un



Estado miembro siempre que los vuelos hayan sido concertados por una agencia de viajes que ha facturado un precio total y emitido un billete único para dicha operación, en el mismo sentido encontramos la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Octava) de 31 de mayo de 2018 (TOL6.618.556) que afirma que *«el Reglamento se aplica al transporte de pasajeros realizado con arreglo a una única reserva y que entre la salida de un aeropuerto situado en territorio de un Estado miembro y la llegada a un aeropuerto situado en territorio de un tercer Estado incluye una escala programada, fuera de la Unión Europea.»*

Por el contrario, no será de aplicación a vuelos con conexión que hayan sido objeto de una única reserva cuando ni la salida ni el destino final estén sitios en territorio de un Estado miembro, Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Cuarta) de 24 de febrero de 2022 (TOL9.807.723)

Finalmente, señalar que los viajes de ida y vuelta son totalmente independientes, pese a haberse contratado conjuntamente, en este sentido la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Cuarta) de 10 de julio de 2008 (TOL9.920.182) dispone que *«La circunstancia de que el vuelo de ida y el vuelo de vuelta sean objeto de una única reserva carece de incidencia»* a la hora de valorar si el Reglamento (CE) 261/2004 es o no de aplicación.

## b) Convenio de Montreal

En cuanto al Convenio de Montreal, estamos ante una norma internacional que regula la responsabilidad de las compañías aéreas en el transporte internacional de pasajeros, equipaje y carga. Su objetivo principal es unificar ciertas reglas para garantizar una homogeneidad jurídica en estos temas a nivel internacional. Este Convenio ha sido ratificado por un gran número de estados, lo que le convierte en uno de los convenios internacionales más exitosos en términos de adhesiones. La Comunidad Europea es parte contratante del Convenio, y éste fue incorporado al Derecho comunitario mediante el Reglamento (CE) 889/2002.

El Convenio establece normas sobre la responsabilidad del transportista en caso de muerte o lesión de pasajeros, destrucción, pérdida o avería de equipaje, y daños causados por retrasos en el transporte aéreo. Las disposiciones del Convenio son aplicables tanto a los contratos de transporte internacional como, gracias a la normativa

comunitaria, a los transportes nacionales dentro de un Estado miembro de la Unión Europea.

### III. Definiciones

Habiendo analizado la normativa aplicable, y considerando que nos encontramos ante una disciplina de naturaleza especialmente técnica, entendemos fundamental establecer una base conceptual clara para el correcto desarrollo del presente Dossier.

#### a) Definiciones del Reglamento (CE) nº 261/2004

Así, partiendo de lo dispuesto en el artículo 2 del Reglamento (CE) nº 261/2004 señalaremos los principales conceptos a abordar en el presente documento.

**Transportista aéreo:** Toda empresa de transporte aéreo que posea una licencia de explotación válida.

**Transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo:** Todo transportista aéreo que lleve a cabo o pretenda llevar a cabo un vuelo conforme a un contrato con un pasajero o en nombre de otra persona, jurídica o física, que tenga un contrato con dicho pasajero.

**Transportista comunitario:** Transportista aéreo que posea una licencia de explotación válida expedida por un Estado miembro de conformidad con las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas.

**Billete:** Todo documento válido que dé derecho al transporte, o su equivalente en forma no impresa, incluida la electrónica, expedido o autorizado por el transportista aéreo o por su agente autorizado;

**Reserva:** El hecho de que el pasajero disponga de un billete o de otra prueba que demuestre que la reserva ha sido aceptada y registrada por el transportista aéreo o el operador turístico.

**Destino final:** Destino que figura en el billete presentado en el mostrador de facturación o, en caso de vuelos con conexión directa, el destino correspondiente al último vuelo; no se tomarán en consideración vuelos de conexión alternativos si se respeta la hora de llegada inicialmente programada;

**Denegación de embarque:** Negativa a transportar pasajeros en un vuelo, pese a haberse presentado al embarque en las condiciones establecidas en el apartado 2 del artículo 3, salvo que haya motivos razonables para denegar su embarque, tales como razones de salud o de seguridad o la presentación de documentos de viaje inadecuados.

- Recordar aquí la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Tercera) de 4 de octubre de 2012 (TOL9.916.129) cuando afirma que la denegación de embarque *«no sólo a las denegaciones de embarque debidas a situaciones de exceso de reserva, sino también a las denegaciones de embarque por otros motivos, como los motivos operativos.»*

**Cancelación:** La no realización de un vuelo programado y en el que había reservada al menos una plaza.

- En este sentido señalar la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Tercera) de 13 de octubre de 2011 (TOL9.918.112) al afirmar que el concepto de cancelación también se refiere al *«supuesto de que el avión haya despegado, pero, cualquiera que sea la razón, se vea obligado a regresar al aeropuerto de origen y los pasajeros de dicho avión hayan sido transferidos a otros vuelos.»*

**Equipaje Perdido, retrasado o dañado:** Situación en la que el equipaje facturado no llega con el pasajero al destino, llega dañado o se extravía, activando derechos a indemnización conforme a normativas como el Convenio de Montreal.

## b) Otras definiciones

Asimismo, entendemos pertinente señalar también:

**Transportista contractual:** Persona que se obliga personalmente frente al pasajero a realizar el transporte aéreo, de acuerdo con los términos y condiciones del billete. Es quien se publicita como un empresario capaz de llevar a cabo el transporte aéreo, cobra por ello y es responsable de llevar al pasajero sano y salvo a destino. En ningún caso será un mero intermediario.

**Gran retraso:** Retraso del vuelo de tres o más horas en la llegada al destino final, este tipo de retraso es considerado un incumplimiento grave por parte del transportista, equiparándose a la cancelación del vuelo, otorgando así el derecho a compensación.

- La práctica aeronáutica puede llevar en ocasiones a la confusión entre grandes retrasos y cancelaciones, en este sentido la Sentencia de 19 de noviembre de 2009 del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TOL9.921.587) indicó que un vuelo tendrá la consideración de retrasado, con independencia del tiempo por el que se prolongue tal retraso *«si se efectúan con arreglo a la programación inicialmente prevista por el transportista aéreo.»*

**Compensación suplementaria:** Mencionada en el art. 12 Reglamento (CE) nº 261/2004 implica la posibilidad de que los pasajeros reciban una compensación adicional además de la establecida por el Reglamento (CE) nº 261/2004 para casos como la denegación de embarque, cancelación de vuelo o retrasos significativos, así la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Tercera) de 13 de octubre de 2011 (TOL9.918.112) indica que la compensación suplementaria supone la posibilidad percibir una *«indemnización de daños y perjuicios, incluidos los daños morales, por incumplimiento del contrato de transporte aéreo»*.

**Vuelo intracomunitario:** Aquel que se realiza dentro del espacio de la Unión Europea.

## **IV. Derechos de los pasajeros ante incidencias aeronáuticas**

### a) Derecho de compensación

¿Qué es el derecho de compensación en el reglamento 261/2004?

En el marco del derecho aeronáutico entendemos por derecho de compensación aquella medida reparadora, estandarizada e inmediata que se otorga bajo determinados supuestos a los pasajeros que sufren una cancelación, una denegación de embarque o un gran retraso en relación a la hora de llegada prevista.

Esta compensación se encuentra prevista en el art. 7 Reglamento (CE) nº 261/2004 y consiste en un pago monetario cuyo monto está determinado por las características del vuelo, a saber:

- Es o no intracomunitario.
- Distancia.

De esta manera podremos el montó a percibir se corresponderá a lo expresado en la siguiente tabla:

	<b>Distancia del vuelo</b>		
	<b>Hasta 1500 km</b>	<b>Entre 1500 y 3500 km</b>	<b>Superior a 3500 km</b>
<b>Intracomunitarios</b>	Hasta 250,00€	Hasta 400,00€	Hasta 400,00€
<b>Extracomunitarios</b>	Hasta 250,00€	Hasta 400,00€	Hasta 600,00€

#### i. Reducción del 50%

Establece el art. 7.2 Reglamento (CE) nº 261/2004 que el transportista podrá reducir al 50% la compensación establecida cuando se ofrezca al pasajero un transporte alternativo (art 8 Reglamento (CE) 261/2004) con una diferencia en la hora de llegada respecto a la prevista para el vuelo inicialmente reservado:

	<b>Distancia del vuelo</b>		
	<b>Hasta 1500 km</b>	<b>Entre 1500 y 3500 km</b>	<b>Superior a 3500 km</b>
<b>Intracomunitarios</b>	Inferior a 2 horas	Inferior a 3 horas	Inferior a 3 horas
<b>Extracomunitarios</b>	Inferior a 2 horas	Inferior a 3 horas	Inferior a 4 horas

#### ii. ¿Cómo se calcula la distancia según el Reglamento (CE) 261/2004?

En virtud del art. 7 Reglamento (CE) nº 261/2004 «*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.*», a mayor abundamiento, recordar la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Octava) de 7 de septiembre de 2017 (TOL6.327.606) cuando afirma que en el caso de conexiones aéreas, se valorará «*únicamente a la distancia entre el lugar del primer despegue y el destino final, que deberá calcularse según el*

*método de la ruta ortodrómica, con independencia del trayecto de vuelo efectivamente recorrido».*

### iii. ¿Cómo se determina la hora de llegada según el Reglamento (CE) 261/2004?

En cuanto a la hora de llegada, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea determinó en su Sentencia (Sala Novena) de 4 de septiembre de 2014 (TOL9.914.245) que la hora de llegada será *«el momento en el que se abre al menos una de las puertas del avión, al entenderse que en ese momento se permite a los pasajeros abandonar el aparato.»*

### iv. Derecho de compensación en casos de denegación de embarque

Los derechos de los pasajeros que sufren una denegación de embarque se encuentran citados en el art. 4 Reglamento (CE) 261/2004, así su número tres establece que *«en caso de que deniegue el embarque a los pasajeros contra la voluntad de éstos, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo deberá compensarles inmediatamente»*, ello según lo expuesto anteriormente.

Añadir en este sentido lo dispuesto por la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Octava) de 26 de octubre de 2023 (TOL9.908.555) la cual establece que, cuando un transportista haya informado al pasajero que le denegará el embarque, deberá compensarlo *«aunque este no se haya presentado al embarque»* en las condiciones establecidas en el Reglamento (CE) 261/2004.

Asimismo, dicha Sentencia también indica que a diferencia de lo que ocurre con las cancelaciones aéreas, el transportista aéreo deberá compensar al pasajero aunque se le haya informado de la denegación de embarque con al menos dos semanas de antelación.

### v. Derecho de compensación en casos de cancelación de vuelo

En cuando a los derechos de los pasajeros que sufren una cancelación de su vuelo, el art. 5 Reglamento (CE) nº 261/2004 establece el derecho de compensación en los términos anteriormente expuestos a menos que se les informe de la cancelación:

- Al menos con dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida.

- 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.
- 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.

#### *Notas relativas a las notificaciones de la cancelación del vuelo*

Cómo hemos podido observar, determinar el momento en que se entiende realizada la notificación de cancelación de un vuelo tiene importantes implicaciones y, por lo tanto, han generado debate entre las distintas partes, en este sentido la Sentencia del Tribunal de Justicia. Sala Octava, de 11/05/2017 REC:C-302/16 (TOL6.083.009) indicó que *«el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo está obligado a abonar la compensación establecida en estas disposiciones en caso de que se cancele un vuelo sin que el pasajero haya sido informado de ello con al menos dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista, incluso cuando el transportista informó de esta cancelación, al menos dos semanas antes de tal hora, a la agencia de viajes a través de la cual se había concluido el contrato de transporte con el pasajero en cuestión pero esta agencia no informó a dicho pasajero dentro del plazo antes mencionado.»*

Asimismo, también es reseñable la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Octava) de 17 de octubre de 2024 (TOL10.226.281) al afirmar que en el caso de un pasajero que disponía de una reserva confirmada puede reclamar al transportista aéreo *«en el supuesto de que el operador turístico de ese viaje hubiese comunicado al pasajero, sin informar previamente de ello al referido transportista, que el vuelo inicialmente programado no se efectuaría, aun cuando dicho vuelo se haya llevado a cabo conforme a lo previsto.»*

#### *Derecho de compensación en caso de adelanto de vuelo*

Aunque mucho menos común que los retrasos y las cancelaciones «habituales», hay situaciones donde la incidencia producida es el adelanto de la hora de vuelo programada, en estos casos deberemos entender que estamos ante una cancelación en los mismos términos

expuestos anteriormente, por todas, la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Primera) de 21 de diciembre de 2021 (TOL8.695.339) al indicar que *«un vuelo se reputa «cancelado» cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo lo adelanta más de una hora.»*

#### *Excepciones al derecho de compensación*

Establece el art. 7.3 Reglamento (CE) nº 261/2004 que el transportista no estará obligado a abonar la compensación establecida cuando la cancelación del vuelo se deba a *«circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables»*, qué se entiende por circunstancia extraordinaria será analizado en las siguientes páginas.

### vi. Derecho de compensación en casos de retraso del vuelo

Aunque no se hace mención alguna en el art. 6 Reglamento (CE) nº 261/2004 relativo a los derechos de los pasajeros que sufren un retraso, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en su importante Sentencia (Gran Sala) de 23 de octubre de 2012 (TOL9.916.241) indicó que *«los pasajeros de los vuelos retrasados tienen derecho a ser compensados en virtud de lo dispuesto en dicho Reglamento cuando sufren, debido a tales vuelos, una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas, es decir, cuando llegan a su destino tres horas o más después de la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo.»*, señalar en este sentido que el retraso en la salida no tiene incidencia a la hora de determinar la existencia o no de tal derecho, por todas la Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 26 de febrero de 2013 (TOL9.916.802) al afirmar que *«dado que dicha indemnización no está supeditada a la existencia de un retraso en la salida»*

Asimismo, y en relación a la aplicación de las circunstancias extraordinarias para situaciones de retrasos, dicha Sentencia declaró que no cabría derecho de compensación cuando el gran retraso *«se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables, es decir, a circunstancias que escapan al control efectivo del transportista aéreo.»*

### vii. ¿Es posible acumular dos compensaciones?

Aunque poco común, existe la posibilidad de que un pasajero que ha sufrido una cancelación de su vuelo sufra una nueva incidencia en



relación al transporte alternativo ofrecido por la compañía (y aceptado por el pasajero), así, se plantea en estos supuestos si el pasajero puede solicitar una compensación por cada una de las incidencias sufridas, en este sentido la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de fecha 12 de marzo de 2020 (TOL7.822.907) es clara al afirmar que *«un pasajero aéreo que ha percibido una compensación por la cancelación de un vuelo y ha aceptado el vuelo alternativo que se le ha propuesto puede solicitar una compensación por el retraso del vuelo alternativo cuando dicho retraso alcance un número de horas que genere un derecho a compensación y el transportista aéreo del vuelo alternativo sea el mismo que el del vuelo cancelado.»*

#### b) Compensación según el convenio de Montreal

Al hablar del derecho de compensación se habla principalmente del Reglamento (CE) 261/2004, no obstante, no podemos olvidar que el mismo no es aplicable a ciertas situaciones o incidencias, en este caso cuando un vuelo parta de un país situado fuera de la unión europea y el transportista no sea comunitario, deberemos acudir a lo dispuesto en el Convenio de Montreal, así, su art. 19 dispone que *«el transportista es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga. Sin embargo, el transportista no será responsable del daño ocasionado por retraso si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y a otros, adoptar dichas medidas.»*

De este modo, cuando un pasajero arribe a su destino con retraso, éste podrá tener derecho a una compensación económica cuyo límite se encuentra en el art. 22 del precitado Convenio y que indica que *«en caso de daño causado por retraso, como se especifica en el artículo 19, en el transporte de personas la responsabilidad del transportista se limita a 4.150 derechos especiales de giro por pasajero.»*

- Hacer notar que, en aplicación del art. 23 Convenio de Montreal *«se considerará que las sumas expresadas en derechos especiales de giro mencionadas en el presente Convenio se refieren al derecho especial de giro definido por el Fondo Monetario Internacional. La conversión de las sumas en las monedas nacionales, en el caso de procedimientos judiciales, se hará conforme al valor de dichas monedas en derechos especiales de giro en la fecha de la sentencia.»*

Llegados a este punto, se plantea en la práctica el problema de cuantificar el daño sufrido, aunque nuestros tribunales han venido adoptando criterios dispares en este aspecto, entendemos pertinente señalar la Sentencia del Juzgado de lo Mercantil nº1 de Oviedo nº28/2017, de 31-03-2017 cuando afirma que *«En cuanto al recurso a la aplicación analógica del Reglamento 261/2004 en lo atinente a la cuantificación del daño, no es ajeno este juzgador a la existencia de algunas resoluciones que niegan la posibilidad (v.gr. SAP de Madrid, Sección 28ª, de 13 de Noviembre de 2015), pero no advirtiéndolo este juzgador que las molestias o padecimientos anudados a una cancelación o gran retraso puedan diferir en función de la nacionalidad de la compañía operadora y gozando de una norma comunitaria que ha hecho un esfuerzo en reducir a metálico los sentimientos puramente subjetivos relatados, parece razonable atender a esos parámetros cuantitativos, que satisfacen razonablemente, de un lado, los intereses de los pasajeros a ser resarcidos de los daños padecidos, y, de otro, de las propias compañías de calibrar y prever los riesgos inherentes a la actividad aeronáutica, máxime cuanto los límites cuantitativos en él previstos son muy inferiores al límite de 4.150 DEG previsto en el Instrumento internacional.»*

### c) Derecho al reembolso o a un transporte alternativo

Este derecho se encuentra en el art. 8 del Reglamento (CE) nº 261/2004 y establece el derecho de los pasajeros a elegir entre:

- El reembolso del coste íntegro del billete, correspondiente a la parte o partes del viaje no efectuadas y a la parte o partes del viaje efectuadas, si el vuelo ya no tiene razón de ser, junto con, cuando proceda, un vuelo de vuelta al primer punto de partida lo más rápidamente posible
- Conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables, lo más rápidamente posible.
- Conducción hasta el destino final, en condiciones de transporte comparables, en una fecha posterior que convenga al pasajero, en función de los asientos disponibles.

En cuanto a qué se entiende por coste íntegro del billete, debemos señalar la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Octava) de 12 de septiembre de 2018 (TOL6.772.349) cuando afirma que «y

*concretamente su artículo 8, apartado 1, letra a), deben interpretarse en el sentido de que el precio del billete que se tomará en consideración a la hora de calcular el importe del reembolso que el transportista aéreo adeuda al pasajero en caso de cancelación del vuelo incluye la diferencia entre la cantidad abonada por dicho pasajero y la recibida por dicho transportista aéreo, cuando tal diferencia corresponda a la comisión percibida por una persona que participó como intermediaria entre ambos.»*

Asimismo, señalar que el reembolso se podrá realizar en metálico, por transferencia bancaria electrónica, transferencia bancaria, cheque o, previo acuerdo firmado por el pasajero, bonos de viaje u otros servicios.

#### d) El derecho a reembolso en casos de retrasos aéreos

A diferencia de los casos de denegación de embarque y cancelación, donde el derecho de reembolso o transporte alternativo actúa de manera automática, en el caso de los retrasos aéreos, este derecho comenzará una vez el retraso sea igual o superior a cinco horas, momento en el cual el pasajero tendrá derecho al reembolso del coste íntegro del billete, correspondiente a la parte o partes del viaje no efectuadas y a la parte o partes del viaje efectuadas, si el vuelo ya no tiene razón de ser, junto con, cuando proceda, un vuelo de vuelta al primer punto de partida lo más rápidamente posible.

#### e) Derecho de atención

El derecho de atención, regulado en el art. 9 Reglamento (CE) 261/2004, impone que, producida una denegación de embarque, una cancelación o un retraso la obligación a las compañías aéreas de ofrecer a los pasajeros gratuitamente:

- Comida y refrescos suficientes, en función del tiempo que sea necesario esperar;
- Alojamiento en un hotel en los casos cuando sea necesario.
- Transporte entre el aeropuerto y el lugar de alojamiento cuando sea necesario.
- Dos llamadas telefónicas, télex o mensajes de fax, o correos electrónicos.

Señalar que, a diferencia de lo establecido para el derecho de compensación, la Sentencia de Tribunal de Justicia (Sala Tercera) de 31 de enero de 2013 dispone que la existencia de circunstancias extraordinarias «no exoneran a los transportistas aéreos de su obligación de asistencia establecida en los artículos 5, apartado 1, letra b), y 9 del Reglamento n° 261/2004.»

f) Derechos ante el cambio de clase

Según dispone el art. 10 del Reglamento 261/2004, si una compañía aérea acomoda a un pasajero en una plaza de clase inferior a aquella por la que se pagó el billete, deberá reembolsarle las siguientes cantidades en un plazo máximo de 7 días.

<b>Tipo de vuelo</b>	<b>Hasta 1500 km</b>	<b>Entre 1500 y 3500 km</b>	<b>Superior a 3.500 km</b>
Intracomunitarios	<b>30%</b> del precio del billete	<b>50%</b> del precio del billete	<b>50%</b> del precio del billete
Extracomunitarios	<b>30%</b> del precio del billete	<b>50%</b> del precio del billete	<b>75%</b> del precio del billete

Si la compañía acomoda al pasajero en una clase superior no podrá solicitarle ningún pago complementario.

g) La compensación suplementaria

Regulada por el artículo 12 del Reglamento (CE) 261/2004, la compensación suplementaria permite que, además de las compensaciones estandarizadas del Reglamento en su artículo 7, se puedan solicitar compensaciones adicionales basadas en otros marcos legales, siempre teniendo en cuenta posibles deducciones de las compensaciones ya obtenidas bajo el Reglamento.

i. ¿Es posible reclamar daños morales cuando sufre una incidencia?

En cuanto a la posibilidad de reclamar los daños morales sufridos, y partiendo de lo dispuesto en el art. 12 Reglamento (CE) 261/2004, nuestros tribunales han reconocido el derecho a reclamar los daños morales sufridos como consecuencia de una incidencia en el transporte

aéreo de pasajeros, por todas la Sentencia del Tribunal Supremo de fecha 31 de mayo de 2000 (TOL6.613) al afirmar que *«En el caso se dan los tres requisitos. En primer lugar, el retraso fue totalmente injustificable porque obedeció al mero interés particular de la Compañía aérea. No se debió a una de las muchas circunstancias (meteorológicas, seguridad, atribuibles a terceros, etc.) que pueden explicar una demora, sino a la propia conveniencia de la BBBBBBBB., de trasladar a Lisboa (donde había de hacer escala el vuelo Nueva York-Barcelona) un motor para un avión de la misma entidad que estaba averiado en la Capital portuguesa. En segundo lugar, el retraso resultó importante (diez horas según la resolución recurrida).*

*Y en tercer lugar, se dio la situación de afección en la esfera psíquica (como se establece en la Sentencia de la Audiencia), y resulta lógica su generación habida cuenta las circunstancias concurrentes, tanto las que menciona la resolución impugnada, como las que son deducibles de un juicio de notoriedad. Y así, a la tensión, incertidumbre, incomodidad, falta de una explicación razonable de la demora, inquietud por regresar al domicilio después de un viaje de novios, preocupación por la pérdida de un día de trabajo (fto. cuarto de la Sentencia de instancia), hay que añadir el haberse producido el hecho en un país extranjero y lejano, la imposibilidad de poder buscar una actuación sustitutiva y la situación de preponderancia, e incluso prepotencia, contractual de la Compañía que, incidiendo en el sinalagma, lo cambia a su comodidad, con desprecio de los intereses de la otra parte, sin sacrificio alguno por la suya.»*

#### h) Derecho de información

Regulado por el art. 14 Reglamento (CE) 261/2004, el derecho de información o la obligación de las aerolíneas de informar a los pasajeros de sus derechos, implica que:

- En el mostrador de facturación se exponga, de forma visible, un anuncio con el siguiente texto *«En caso de denegación de embarque, cancelación o retraso de su vuelo superior a dos horas, solicite en el mostrador de facturación o en la puerta de embarque el texto en el que figuran sus derechos, especialmente en materia de compensación y asistencia».*
- Asimismo, cuando el transportista deniegue el embarque, cancele un vuelo o el vuelo se retrase dos horas o más, *«deberá proporcionar a cada uno de los pasajeros afectados un impreso*

*en el que se indiquen las normas en materia de compensación y asistencia».*

## V. Circunstancias extraordinarias.

### a) ¿Qué es una circunstancia extraordinaria en el derecho aeronáutico?

Para entender el concepto de «circunstancia extraordinaria» debemos acudir a los considerandos nº 14 y 15 del Reglamento (CE) nº 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, concepto que viene referido a eventos que no son inherentes al ejercicio normal de la actividad de un transportista aéreo y que escapan al control efectivo de dicho transportista, por ello, no se consideran circunstancias extraordinarias aquellas situaciones que podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables. Algunos ejemplos de circunstancias extraordinarias relacionados en los referidos considerandos incluyen 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.

No obstante, debemos reseñar que para que las circunstancias extraordinarias generen el efecto liberador en la compañía aeronáutica se requiere de un elemento extra, este es la necesidad de no haberse podido evitar *«incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables»* Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Cuarta) de 19 de noviembre de 2009 (TOL9.921.587)

En conclusión, podemos decir que para que la compañía aérea pueda alegar la existencia de una circunstancia extraordinaria y con ella eludir el pago de una compensación económica deberán cumplirse tres condiciones o requisitos, a saber:

1. Que la circunstancia alegada no sea inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo.
2. Que la circunstancia alegada escape al control efectivo del transportista aéreo.
3. Que la circunstancia extraordinaria alegada no pudiera haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables.

En las siguientes líneas, analizaremos la jurisprudencia aplicable a distintas incidencias donde se valora si estamos ante una circunstancia extraordinaria o no.

### b) Meteorología.

Atendiendo al considerando número 14 del Reglamento (CE) 261/2004, se entenderá por circunstancia extraordinaria la existencia de *«condiciones meteorológicas incompatibles con la realización del vuelo», situación que debe interpretarse de manera restrictiva, no alcanzando en principio a las condiciones adversas, por todas la Sentencia de la Audiencia Provincial de Asturias de fecha 25 de enero de 2024 (TOL9.981.425) al afirmar que «la demandada tampoco ha probado que las autoridades competentes adoptaran alguna medida de restricción del tráfico aéreo. En el mismo sentido, tampoco da explicación a las razones por las que otros vuelos pudieron operar y aterrizar en el aeropuerto de Reikiavik, por lo que, a falta de otros argumentos, cobran más contundencia aún las declaraciones de los portavoces de la compañía cuando afirmaban que Islandia no era un destino primordial en su estrategia comercial y que tendrían que plantearse, de repetirse las circunstancias meteorológicas adversas - ha de insistirse, que no extraordinarias- si reorganizaban los medios personales y materiales o si dejaban de volar a ese destino como había sucedido con Madeira. Estamos pues, ante decisiones empresariales que en ningún caso son equivalentes a las causas de exoneración del derecho a la compensación de los viajeros afectados por la cancelación. Si la propia compañía organiza su personal, sus medios materiales y sus medios financieros sabiendo que no va a poder dar el servicio que sí podría garantizar con una inversión de medios superior, y que de hecho ofrecen otras compañías con condiciones meteorológicas similares, habrá de asumir las consecuencias económicas de la cancelación de los vuelos.»*

### c) Problemas técnicos de las aeronaves.

Los problemas técnicos o averías han venido siendo un punto de conflicto constante entre aerolíneas que defendían tal circunstancia como extraordinaria y pasajeros, en este sentido el TJUE ha venido a precisar los límites de tales situaciones como exoneratoria debiendo destacar en este sentido la importante Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Cuarta) de 22 de diciembre de 2008 (TOL9.919.933) la cual estableció que el concepto de circunstancias extraordinarias no es de

aplicación a un problema técnico de una aeronave *«a menos que este problema se derive de acontecimientos que, por su naturaleza o por su origen, no sean inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo de que se trate y escapen al control efectivo de dicho transportista.»*

Así, y profundizando en la precitada Sentencia, más allá de lo anteriormente expuesto, no se tendrán en cuenta el resto de las circunstancias que puedan rodear a la avería como pueda ser la frecuencia de tal avería o el cumplimiento de las normas mínimas de mantenimiento de una aeronave, circunstancia que no bastará para acreditar que el transportista adoptó *«todas las medidas razonables»*.

En esta línea jurisprudencial, destacar las Sentencias

- De 12 de marzo de 2020 (Sala Octava) (TOL7.822.907) profundiza en el alcance del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, estableciendo que un transportista aéreo no puede eximirse de su obligación de compensación por un fallo en un componente clasificado como on condition –es decir, un componente que se sustituye únicamente cuando falla– si no se cumplen los requisitos expuestos, a mayor abundamiento, la Sala enfatizó que, dado que estos fallos están intrínsecamente ligados al funcionamiento normal de la aeronave, difícilmente podrían tener la consideración de extraordinarios.
- De 17 de septiembre de 2015 (Sala Novena) (TOL5.427.332) al afirmar que *«un problema técnico, como el acaecido en el asunto principal, 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»*.

### i. Vicios ocultos

Dentro de los problemas técnicos podemos destacar por su especial impacto en la seguridad los fallos técnicos imprevistos e inéditos, en este contexto las recientes sentencias del TJUE de fecha 13 de junio de 2024 (TOL10.041.943 y TOL10.041.942) han analizado las cancelaciones provocadas como consecuencia de defectos ocultos en el diseño de las aeronaves, así, entenderemos que podríamos estar ante una circunstancia extraordinaria cuando *«el fabricante de esa aeronave reconoce con posterioridad a esa cancelación que el referido fallo se debió a un vicio oculto de diseño del que adolece la totalidad de las*



*aeronaves del mismo tipo y que afecta a la seguridad del vuelo.» circunstancia que será de aplicación incluso «cuando el fabricante del motor hubiera informado al transportista aéreo de la existencia de un vicio de esa índole varios meses antes del vuelo de que se trata.» viéndonos en la necesidad de contestar a la pregunta de si la aerolínea tomó «todas las medidas razonables».*

#### ii. Avería provocada por impacto de ave

Al hablar de averías que escapan del control efectivo del transportista los impactos por ave destacan en la práctica pues, aunque inusuales, suelen provocar retrasos significativos y en ocasiones la cancelación del vuelo. En este sentido, la Tribunal de Justicia (Sala Tercera) de fecha 4 de mayo de 2017 (TOL6.064.057) vino a considerar como «circunstancias extraordinarias» la colisión entre un ave y una aeronave siempre y cuando el retraso o la cancelación del vuelo no sea resultado del *«recurso por parte de un transportista aéreo a un experto de su elección para efectuar las comprobaciones de seguridad que una colisión con un ave requiere, una vez que tales comprobaciones han sido ya efectuadas por un experto autorizado conforme a la normativa aplicable.»*

#### iii. Avería provocada por un objeto situado en la pista

A la misma conclusión que en el supuesto anterior (avería provocada por impacto de ave) llegamos al considerar como fuera del control efectivo del transportista aquellas averías provocadas por objetos extraños situados en la pista, así se pronunció el Tribunal de Justicia (Sala Tercera) en su Sentencia de 4 de abril de 2019 (TOL7.152.044) al afirmar que *«el daño causado al neumático de una aeronave por un cuerpo extraño, como un residuo móvil, que se hallaba en la pista de un aeropuerto»* debe ser considerado como circunstancia extraordinaria.

#### iv. Actos de sabotaje o terrorismo

También tendrán la consideración de circunstancias extraordinarias los daños (tanto producidos a la aeronave como al personal de la aerolínea) provocados por actos de sabotaje o terrorismo, Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Tercera) de 17 de abril de 2018 (TOL6.573.820).

## d) Problemas del personal de la aerolínea

### i. Enfermedad o fallecimiento y superación de las horas de vuelo

Aunque el sector aeronáutico es uno de los más automatizados su funcionamiento sigue dependiendo en gran medida de la coordinación y disponibilidad del personal que opera cada vuelo, es por ello que las ausencias del personal de cabina debidas a enfermedades y, en ocasiones al propio fallecimiento de alguno de los tripulantes pueden llegar a afectar la correcta operativa del vuelo. En este contexto, la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Tercera) de 11 de mayo de 2023 ha entendido 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 cuanto a la superación por parte de la tripulación de sus horas de vuelo, nuestra jurisprudencia entiende que no puede ser considerada como «circunstancia extraordinaria», por todas la Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona de fecha 15 de enero de 2014 al afirmar que *«no es una circunstancia extraordinaria en este sentido el hecho de que la aeronave a la que acude el transportista para realizar el vuelo, sea propia o de otra compañía a la que subcontrate, no estuviese capacitada para soportar la carga que debía transportar la aeronave inicial, ni que las horas de servicio de la tripulación alcanzasen el límite autorizado mientras se estaba realizando la hoja de carga.»*

### ii. Huelgas.

En cuanto al concepto de huelga (derecho constitucionalmente protegido, como indica el artículo 28.2 de la Constitución Española (CE)) dentro del entorno laboral de una aerolínea, entenderemos por tal la cesación temporal en la prestación de servicios por parte de los trabajadores involucrados, con el propósito de defender sus intereses y presionar para obtener ciertas reivindicaciones.

No obstante, y aunque no sea objeto del presente escrito, debemos hacer mención a que aquellas huelgas que no consistan en la cesación del trabajo, como las huelgas de celo, o cualquier otra alteración del proceso productivo que no sea la huelga en sí, podrían ser considerados actos ilícitos o abusivos.

Dicho esto, en cuanto a la consideración de las huelgas como «*circunstancia extraordinaria*», aunque el Considerando nº 14 Reglamento (CE) nº 261/2004 se refiere de forma genérica a las huelgas como circunstancia extraordinaria, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha venido adoptando un criterio restrictivo, en este sentido debemos tener en cuenta en primer lugar la definición anteriormente dada, esto es eventos que no son inherentes al ejercicio normal de la actividad de un transportista aéreo y que escapan al control efectivo de dicho transportista.

Teniendo en cuenta estos hechos, deberemos diferenciar entre huelgas originadas en el propio entorno laboral de las aerolíneas (realizadas por los empleados de la propia compañía aérea) y aquellas originadas fuera del mismo (protagonizadas por actores fuera del ámbito de control efectivo de la aerolínea, como por ejemplo los controladores aéreos pero también ocasionadas por factores que escapan al control de la aerolínea como puedan ser las huelgas generales).

#### *Huelgas dentro del entorno laboral de la aerolínea*

En este sentido, el TJUE ha considerado que estas huelgas forman parte del riesgo inherente a la actividad empresarial del transportista aéreo, incluso si afectan operaciones clave o se extienden inesperadamente, no se consideran extraordinarias, así lo entendió la Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 23 de marzo de 2021 (TOL9.907.942) al afirmar que «*un movimiento de huelga iniciado por un sindicato del personal de un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, cumpliendo los requisitos establecidos por la legislación nacional, en particular el plazo de preaviso impuesto por esta, dirigido a hacer valer las reivindicaciones de los trabajadores de dicho transportista y seguido por una categoría de personal cuya presencia es indispensable para operar un vuelo, no está comprendido en el concepto de «circunstancia extraordinaria», en el sentido de esta disposición.*»

### *Huelgas por solidaridad y huelgas no sindicales o salvajes*

Un aspecto que ha generado controversia respecto a si la realización de una huelga forma parte del ejercicio normal de la actividad de un transportista son las denominadas huelgas de solidaridad (también conocida como huelga de apoyo), entendiéndose por tal aquella que se lleva a cabo para respaldar un interés ajeno al propio de los trabajadores que la convocan o sostienen, en este sentido, el párrafo 23 de la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Novena) de 6 de octubre de 2021 (TOL8.604.478) en un caso donde el personal de una filial realizó huelga en solidaridad con el personal de la sociedad matriz declaró que *«no puede considerarse un acontecimiento no inherente al ejercicio normal de la actividad de dicho transportista»* pues *«tanto la política social en el seno de una sociedad matriz como la política del grupo determinada por esta pueden tener una incidencia en la política y la estrategia sociales de las sociedades filiales de ese mismo grupo»*.

A mayor abundamiento, la precitada resolución se pronunció entendiéndose que una huelga por solidaridad de una filial no es una circunstancia extraordinaria incluso cuando *«continúa más allá del término inicialmente anunciado por el sindicato convocante de la huelga, a pesar de que entretanto se ha alcanzado un acuerdo con la sociedad matriz»*

A la misma conclusión debemos llegar en cuanto a las *«huelgas salvajes»* (aquellas no convocadas por un sindicato), por todas la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Tercera) de 17 de abril de 2018 (TOL6.573.820) que considera la ausencia espontánea de una parte importante del personal de navegación como no debe ser considerada como *«circunstancia extraordinaria»*

### *Huelgas fuera del entorno laboral de la aerolínea*

En contraposición a las huelgas que se dan dentro del entorno laboral de la aerolínea, aquellas que se producen fuera del mismo (controladores aéreos, huelgas generales...) si tendrían la consideración de circunstancia extraordinaria, por todas, la Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 23 de marzo de 2021 anteriormente citada cuando en sus párrafos 42 y 43 dispone que *«al indicar, en el considerando 14 del Reglamento n.º 261/2004, que pueden producirse circunstancias extraordinarias, en particular, en caso de huelgas que afecten a las operaciones de un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, el legislador de la Unión quiso hacer referencia a*

*huelgas externas a la actividad del transportista aéreo afectado. De ello se desprende que pueden constituir «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 5, apartado 3, de dicho Reglamento, movimientos de huelga seguidos por los controladores aéreos o el personal de un aeropuerto (véase, en este sentido, la sentencia de 4 de octubre de 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604).*

*Dado que, por lo demás, tales movimientos de huelga no forman parte del ejercicio de la actividad de dicho transportista y escapan, por tanto, al control efectivo de este, constituyen «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004.»*

#### e) Otras situaciones consideradas circunstancias extraordinarias

El sector aeronáutico involucra a una amplia variedad de actores, lo que genera una casuística prácticamente infinita; sin embargo, el TJUE ha tenido la oportunidad de analizar en diversos supuestos, si los hechos en cuestión pueden calificarse como circunstancias extraordinarias y, en consecuencia, determinar algunos límites de la responsabilidad de las aerolíneas.

##### i. Circunstancias relativas al aeropuerto

Al hablar de circunstancias extraordinarias, debemos entender que el aeropuerto va más allá de un simple espacio donde se realizan las operaciones de transporte erigiéndose como el núcleo operativo y lugar de actuación de múltiples actores y sistemas. De su correcto funcionamiento depende en gran medida el correcto cumplimiento de las obligaciones contractuales por parte de las aerolíneas.

Así, el TJUE ha entendido que podrían constituir una «circunstancia extraordinaria» y por lo tanto eximir a la compañía aérea del pago de la compensación establecida en el art. 7.1 Reglamento (CE) n° 261/2004 las siguientes situaciones:

- «Que el personal del operador del aeropuerto responsable de las operaciones de carga de equipajes en las aeronaves sea *insuficiente*», Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Novena) de 16 de mayo de 2024 (TOL10.001.876).
- El fallo generalizado en el suministro de combustible cuando el responsable de la gestión del sistema de suministro es el

aeropuerto, Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Octava) de 7 de julio de 2022 (TOL9.105.587).

- La existencia de combustible en una de las pistas del aeropuerto que provoque su cierre siempre y cuando el combustible no provenga de la aeronave que sufrió la incidencia, Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Cuarta) de 26 de junio de 2019 (TOL7.313.840).

## ii. Circunstancias relativas a los pasajeros

Para concluir este apartado, se hace necesario hacer referencia a aquellas situaciones provocadas por el comportamiento problemáticos de los pasajeros, en este sentido la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Cuarta) de 11 de junio de 2020 (TOL7.960.957) indicó que *«el comportamiento conflictivo de un pasajero que haya justificado que el comandante de la aeronave desviara el vuelo de que se trate hacia un aeropuerto diferente del aeropuerto de llegada, a fin de desembarcar a dicho pasajero y descargar su equipaje»*, siempre y cuando el transportista no hubiera contribuido a tal comportamiento o no hubiese tomado medidas adecuadas a la vista de los primeros signos de tal situación.

### f) ¿Puede aplicarse una circunstancia de otro vuelo?

Hasta el momento, se ha hecho referencia principalmente a situaciones que se presentan en el lugar de origen o de destino del vuelo, no obstante, la práctica habitual de las aerolíneas implica el uso de las aeronaves para la realización de múltiples vuelos en una misma jornada, algo que mejora la eficiencia de estas empresas pero que puede provocar que la existencia de una «circunstancia extraordinaria» acaecida en un aeropuerto distinto al de origen y destino ocasione un retraso o la cancelación del vuelo, supuesto analizado por la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Cuarta) de 11 de junio de 2020 (TOL7.960.957) que complementó la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Cuarta) de 22 de abril de 2021 (TOL8.403.656), resolviendo que podrá alegarse tal circunstancia acaecida *«a un vuelo anterior operado por él mismo mediante la misma aeronave en el marco de la antepenúltima rotación de esa aeronave, siempre que exista una relación de causalidad directa entre el acaecimiento de dicha circunstancia y el gran retraso en la llegada del vuelo posterior»*, algo que tendrá que determinar el juzgador.

### g) Concurrencia de una circunstancia extraordinaria y una no extraordinaria.

Revisada ya parte de la jurisprudencia existente en relación a las circunstancias extraordinaria, en muchas ocasiones la realidad implica la coexistencia de distintos eventos que influyen o implican el retraso de un vuelo, en este sentido, cuando se den conjuntamente una circunstancia extraordinaria y otra que no lo es, el retraso provocado por la circunstancia extraordinaria será descontado del tiempo total de retraso para la correcta determinación de la existencia o no de derecho de compensación, Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Tercera) de fecha 4 de mayo de 2017 (TOL6.064.057)

### h) Las medidas razonablemente necesarias

Como último punto a valorar a la hora de poder delimitar si una situación concreta puede ser considerada o no como circunstancia extraordinaria encontramos la necesidad de que esas circunstancias extraordinarias *«no hubieran podido evitarse incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables»*, Considerando nº 14 Reglamento (CE) nº 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, mención que también se realiza en el art. 19 Convenio de Montreal.

Estamos ante un concepto que debe valorarse por el juzgador en cada caso concreto, no obstante, podríamos entender como medida razonablemente necesaria aquella acción que, tomada por parte del transportista con el objetivo de prevenir o minimizar el impacto de la circunstancia extraordinaria se encuentra dentro de los estándares de la industria, son posibles desde el punto de vista técnico y administrativo, encontrando el límite en que *«no tenga como consecuencia llevar al transportista aéreo a consentir sacrificios insoportables habida cuenta de las capacidades de su empresa en el momento pertinente»*, Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Tercera) de 12 de mayo de 2011 (TOL9.917.856).

Así, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha tenido la oportunidad de valorar como medidas razonables que deberían tomarse para evitar el impacto de circunstancias extraordinarias, siendo el resultado de no aplicarlas dentro del límite citado, la posibilidad de no poder alegarlas:

- Tener en cuenta, a la hora de planificar un vuelo, el riesgo de retraso vinculado a la aparición de circunstancias extraordinarias.

Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Tercera) de 12 de mayo de 2011 (TOL9.917.856).

- «...probar que ha utilizado todo el personal o el material y los medios económicos de que disponía» Tribunal de Justicia (Sala Tercera) en su Sentencia de 4 de abril de 2019 (TOL7.152.044).
- Transportar al pasajero a su destino al día siguiente al inicialmente previsto siempre y cuando se demuestre que no existía más posibilidad de transporte alternativo «*directo o con escala, en un vuelo operado por él mismo o por cualquier otra compañía aérea y que llegara con un retraso menor que el del siguiente vuelo del transportista aéreo*» o que la realización de tal transporte hubiera supuesto un sacrificio insoportable para la compañía Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Cuarta) de 11 de junio de 2020 (TOL7.960.957).

## VI. Incidencias con el equipaje

En virtud del art. 18 Convenio de Montreal, cuando un pasajero sufre la pérdida, retraso en la entrega o destrucción/daños de nuestro equipaje o parte de él, tendrá derecho a que la compañía aérea le compense económicamente ya que es su responsabilidad que el equipaje llegue en las mismas condiciones en las que fue depositado salvo que, la destrucción, pérdida o avería se deba a:

- La naturaleza de la carga, o un defecto o un vicio propios de la misma;
- El embalaje defectuoso de la carga, realizado por una persona que no sea el transportista o alguno de sus dependientes o agentes.
- Un acto de guerra o un conflicto armado;
- Un acto de la autoridad pública ejecutado en relación con la entrada, la salida o el tránsito de la carga.

Tal indemnización está limitada a 1.288 derechos especiales de giro por pasajero a menos que el pasajero haya hecho al transportista, al entregarle el equipaje facturado, una declaración especial del valor de la entrega de éste en el lugar de destino, y haya pagado una suma suplementaria, si hay lugar a ello.

Asimismo, recordar la importancia de comunicar la incidencia a la compañía con el objetivo de obtener el parte de irregularidad de equipaje (PIR), este documento es especialmente importante pues, en



aplicación del art. 31 Convenio de Montreal «el recibo del equipaje facturado o la carga sin protesta por parte del destinatario constituirá presunción, salvo prueba en contrario, de que los mismos han sido entregados en buen estado y de conformidad con el documento de transporte o la constancia conservada por los otros medios mencionados»

En cuanto a los plazos a tener en cuenta, el art. 31 ya mencionado establece que:

- En caso de avería, deberá ponerse en conocimiento del transportista en un plazo de siete días para el equipaje facturado y de catorce días para la carga, a partir de la fecha de su recibo.
- En caso de retraso, la protesta deberá hacerla a más tardar dentro de veintiún días, a partir de la fecha en que el equipaje o la carga hayan sido puestos a su disposición.

## VII. AESA

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) es el organismo del Estado español encargado de asegurar el cumplimiento de las normas de aviación civil en España. Está adscrita al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Secretaría General de Transportes y Movilidad, y cuenta con autonomía funcional para ejercer sus funciones. AESA supervisa el sector aéreo y es responsable de la expedición, renovación, suspensión, mantenimiento y revocación de diversas autorizaciones, habilitaciones, licencias y certificaciones relacionadas con actividades aeronáuticas civiles. Su gestión abarca un amplio espectro de actividades, incluyendo la certificación de operadores aéreos, licencias de explotación, operaciones especializadas y, en el caso que nos ocupa, es el organismo encargado de velar por el cumplimiento de los Reglamentos n.º 261/2004 y n.º 1107/2006.

Con el objetivo de no extendernos en exceso, y teniendo en cuenta la Orden TMA/469/2023, de 17 de abril, por la que se acredita a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea como entidad de resolución alternativa de litigios en el ámbito del transporte aéreo, deberemos diferenciar entre las incidencias acaecidas con anterioridad al 1 de junio de 2023 (incluido) y las incidencias acaecidas con posterioridad al referido día.

Así, a partir del 1 de junio del 2023, las resoluciones emitidas por AESA sobre reclamaciones en materia de derechos de los pasajeros se volvieron vinculantes para las aerolíneas, lo que significa que deben ser

cumplidas obligatoriamente, salvo que sean impugnadas judicialmente.

### a) Vía informativa

La "vía informativa" viene establecida para los vuelos de fecha anterior o igual al 1 de junio de 2023 y que:

- Tengan su origen en España.
- Tengan su destino en España siempre y cuando el transportista sea comunitario.

Siempre y cuando sean que el pasajero haya sufrido:

- La cancelación del vuelo.
- Retrasos de 3 o más horas.
- Adelantos superiores a una hora.
- Denegación injustificada de embarque.
- Cambio de clase.
- Una vulneración de los derechos de las personas con movilidad reducida (PMR).

La característica fundamental de esta vía es que sus resoluciones no tienen carácter vinculante para las aerolíneas, asimismo, debemos tener en cuenta que para poder acudir a este mecanismo, es necesario haber presentado una reclamación ante la compañía con anterioridad y que su resolución no sea satisfactoria para el pasajero o no se haya respondido a la misma en el plazo de un mes.

El [enlace](https://sede.seguridadaerea.gob.es/SAU_Pasajeros/Paginas/Inicio.aspx) es:  
[https://sede.seguridadaerea.gob.es/SAU\\_Pasajeros/Paginas/Inicio.aspx](https://sede.seguridadaerea.gob.es/SAU_Pasajeros/Paginas/Inicio.aspx)

### b) Resolución alternativa de litigios

En cuanto a la vía de resolución alternativa de litigios, se diferencia principalmente en que sus resoluciones son vinculantes para las aerolíneas, será de aplicación para los vuelos fechados el día 2 de junio de 2023 en adelante, al igual que la vía informativa, es de aplicación cuando los vuelos:

- Tengan su origen en España.
- Tengan su destino en España siempre y cuando el transportista sea comunitario.

En cuanto a las incidencias reclamables, también debemos remitirnos a lo expuesto en la vía informativa, no obstante, al requisito de haber

presentado reclamación previa ante la compañía se le añade el requisito de presentar la reclamación ante AESA antes de superar el año desde que se presentó la reclamación previa.

El enlace para presentar la reclamación es: <https://sede.seguridadaaerea.gob.es/sede-aesa/areas-tematicas/derechos-de-los-pasajeros>

## VIII. Cuestiones procesales.

### a) Competencia.

#### i. Competencia internacional

Al valorar la competencia, teniendo en cuenta las especialidades del transporte aéreo, debemos analizar en primer lugar en qué casos serán competentes los tribunales españoles, en primer lugar, cuando nuestra reclamación esté fundada en el Reglamento 261/2004, serán competentes los tribunales españoles cuando el demandado tenga su domicilio en España, ello en virtud del art. 4 Reglamento (UE) nº 1215/2012, no obstante, la práctica implica en muchas ocasiones situaciones donde el demandado está domiciliado en otro Estado miembro, en este sentido, el art. 7 Reglamento (UE) nº 1215/2012 dispone que *«una persona domiciliada en un Estado miembro podrá ser demandada en otro Estado miembro: a) en materia contractual, ante el órgano jurisdiccional del lugar en el que se haya cumplido o deba cumplirse la obligación que sirva de base a la demanda;»* entendiéndose por tal tanto el lugar donde se ubica el aeropuerto de origen como el de destino final (el destino correspondiente al último vuelo).

Por otro lado, cuando la reclamación venga fundada en la aplicación del Convenio de Montreal, en aplicación de su art. 33, el demandante podrá, a su elección, ejercitar la acción de indemnización de daños en el *«domicilio del transportista o de su oficina principal, o del lugar en que tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato, sea ante el tribunal del lugar de destino»*.

Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Primera) de 7 de noviembre de 2019 (TOL7.571.458) dispone que del referido art.33 se desprende que *«permite al demandante optar por llevar al transportista aéreo de que se trate, en el territorio de uno de los Estados parte, sea ante el tribunal del domicilio del transportista, o de su oficina principal, o del lugar en*

*que tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato, sea ante el tribunal del lugar de destino del vuelo en cuestión».*

## ii. Jurisdicción

En cuanto a la jurisdicción para conocer de estas reclamaciones, será la jurisdicción civil, en este sentido, el art. 86 bis LOPJ establece que lo Juzgados de lo Mercantil conocerán de cuantas cuestiones sean competencia del orden jurisdiccional civil en materia de derecho aéreo con la excepción de las cuestiones *«en materia de daños derivadas de la destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado previstas en el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999; ni de las cuestiones previstas en el 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;»*

Así, podemos determinar que serán competentes para conocer de las reclamaciones fundamentadas en el Reglamento (CE) nº 261/2004 y en Convenio de Montreal siempre y cuando vengan referidas a daños derivadas de la destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado» no obstante, no podemos olvidar que el Reglamento (CE) nº 261/2004 no se aplica a aquellos vuelos que parten de un aeropuerto situado fuera de la UE si la compañía aérea no tiene la condición de comunitaria, debiéndose aplicar en estos casos el Convenio de Montreal, en consecuencia, los tribunales están divididos entre quienes sostienen la competencia de los Juzgado de primera Instancia y quienes entienden que estas situaciones siguen siendo competencia de los Juzgados de lo Mercantil los litigios relativos a retrasos y cancelaciones de vuelos con salida en un aeropuerto extracomunitario y no operado por compañía de la CEE, siendo este el parecer del AAP de Valencia, sección 9 de fecha 24 de octubre de 2023 y del AAP de Asturias, sección 1ª de fecha 05 de octubre de 2023.

## iii. Competencia territorial

De conformidad con el art. 52.3 LEC (Auto del Tribunal Supremo de fecha 5 de abril de 2022 (TOL8.932.797)), el pasajero, en su condición de consumidor, podrá interponer demanda, a su elección, ante el tribunal de su domicilio, el del domicilio del demandado o el lugar de

cumplimiento del contrato, lo que, según la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de fecha 9 de julio de 2009 (TOL106.099) será donde se halle el lugar de salida o de llegada del avión.

Asimismo, es pertinente hacer mención a la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Novena) de 3 de febrero de 2022 (TOL8.774.305) cuando afirma que en caso de que en una única reserva cuyo itinerario esté dividido en dos o más trayectos realizados por transportistas aéreos distintos *«el lugar de llegada del primer trayecto no puede considerarse lugar de cumplimiento»*.

## b) Legitimación

### i. Legitimación activa

Estará legitimado activamente el pasajero, incluso aunque no haya contratado el vuelo, en este sentido por todas la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Primera) de 26 de marzo de 2020 (TOL7.851.03) cuando afirma que *«un pasajero de un vuelo que haya sido retrasado tres o más horas puede interponer una demanda de indemnización con arreglo a los artículos 6 y 7 de dicho Reglamento contra el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, aun cuando ese pasajero y ese transportista aéreo no hayan celebrado un contrato entre ellos y el vuelo en cuestión forme parte de un viaje combinado comprendido en el ámbito de aplicación de la Directiva 90/314/CEE del Consejo, de 13 de junio de 1990, relativa a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados.»*

#### *Cesión de crédito*

En cuanto a la cesión del crédito, no existe disposición que lo prohíba, es más la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Tercera) de 29 de febrero de 2024 (TOL9.909.190) declara que *«el artículo 15 del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que se opone a la inclusión, en un contrato de transporte, de una cláusula que prohíba la cesión de los derechos que ostenta el pasajero aéreo frente al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en virtud de las disposiciones de dicho Reglamento.»*

### ii. Legitimación pasiva.

En virtud de lo dispuesto en el art. 10 de la Ley de Enjuiciamiento Civil (LEC), *«serán consideradas partes legítimas quienes comparezcan y actúen en juicio como titulares de la relación jurídica u objeto litigioso»*,

así, y en atención a lo dispuesto en el Reglamento n.º 261/2004 podríamos llegar a entender como legitimado pasivo únicamente al transportista encargado de efectuar el vuelo en cuestión, no obstante, la Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 10 de enero de 2006 (TOL4.627.918) estimó en relación a las obligaciones existentes en virtud del Reglamento n.º 261/2004 que *«no parece excesivo que, sin perjuicio del derecho a indemnización antes mencionado, éstas sean soportadas de entrada por los transportistas aéreos a los que los pasajeros afectados están ligados por un contrato de transporte que les da derecho a un vuelo que no debería ser cancelado ni retrasado.»*, estando por lo tanto legitimados pasivamente tanto el transportista encargado de efectuar el vuelo en cuestión como el transportista contractual, doctrina repetida en la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Cuarta) de fecha 19 de noviembre de 2021 (TOL1.646.264)

*Legitimación pasiva en trayectos compuestos por dos vuelos operados por transportistas aéreos diferentes.*

Es práctica habitual que un trayecto se componga de dos vuelos distintos operados por transportistas aéreos diferentes, en este sentido la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Novena) de 11 de julio de 2019 (TOL7.378.577) declaró que el pasajero puede reclamar la compensación establecida en el Reglamento (CE) n.º 261/2004 al transportista comunitario que operó el primer vuelo, aunque el retraso se origine en el segundo tramo operado por un transportista de un tercer país.

*Los contratos «wet lease»*

Se entiende por contrato «wet lease» el acuerdo de arrendamiento de aeronaves con tripulación. En este tipo de contrato, la aeronave es operada bajo el certificado de operador aéreo del arrendador, lo que implica que no solo se arrienda el avión, sino también la tripulación, el mantenimiento y el seguro (ACMI: Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance). Este tipo de arrendamiento es común entre compañías aéreas y permite al arrendatario realizar operaciones sin tener que preocuparse por la tripulación o el mantenimiento del avión, ya que estos son proporcionados por el arrendador

En este sentido, la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Tercera) de 4 de julio de 2018 (TOL6.655.915) indicó en su párrafo 12 que *«carece de pertinencia si el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo lo realiza con una aeronave propia o en el marco de un arrendamiento de una aeronave «sin tripulación» («dry lease») o «con tripulación»*

*(«wet lease»). Por consiguiente, es transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo tanto quien recurre a una aeronave fletada con o sin tripulación para operar el vuelo, como quien, siendo propietario del aparato y empresario de la tripulación, realiza concretamente dicho vuelo.» entendiéndose que el concepto de transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo no incluye a aquel transportista que «da en arrendamiento a otro transportista aéreo la aeronave y la tripulación en el marco de un arrendamiento de aeronave con tripulación («wet lease»), pero no asume la responsabilidad operativa de los vuelos, ni siquiera cuando la confirmación de reserva de una plaza en un vuelo entregada a los pasajeros menciona que dicho vuelo será operado por ese primer transportista».*

### c) Procedimiento.

A la hora de determinar el procedimiento a seguir para las reclamaciones realizadas a la luz del Reglamento (CE) nº 261/2004 tendremos que acudir al 250.2 Ley de Enjuiciamiento Civil, de esta manera se decidirán por el juicio verbal todas las demandas que no excedan de quince mil euros, lo que, teniendo en cuenta las cuantías establecidas como compensación por el art. 7 Reglamento (CE) nº 261/2004 serán su mayoría, incluso en supuestos de acumulación de acciones de varios pasajeros y de compensaciones suplementarias en aplicación del art. 12 del precitado reglamento.

### i. Acumulación de acciones

En cuanto a la posibilidad de acumular acciones, siempre y cuando se cumpla con lo dispuesto en el art. 437 LEC, deberemos responder afirmativamente, tanto en la acumulación subjetiva como en la objetiva, en este sentido, dispone el art. 12 Reglamento (CE) nº 261/2004 que *«el presente Reglamento se aplicará sin perjuicio de los derechos del pasajero a obtener una compensación suplementaria. La compensación que se conceda con arreglo al presente Reglamento podrá deducirse de la misma.»*

A mayor abundamiento, la Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 23 de octubre de 2012 (TOL9.916.241) afirma en su párrafo 58 que *«...la obligación de compensación en sí misma no impide que los pasajeros afectados, en el caso en que el mismo retraso les cause también daños individuales que den derecho a una indemnización, puedan ejercitar, además, las acciones de indemnización individual de dichos daños en las circunstancias previstas en el Convenio de Montreal.»*

## ii.Consideraciones sobre la postulación y representación

Considerando la cuantía de los procedimientos sobre compensación del Reglamento (CE) nº 261/2004 debemos mencionar los art. 23 y 31 LEC, así, para aquellos juicios verbales determinados por razón de la cuantía que no excedan de dos mil euros, no será preceptiva la intervención de abogado ni procurador, de esta forma, y en atención a lo expresado en el art. 438 LEC, bastando para la celebración de la vista que una de las partes lo solicite o el juez lo entienda necesario entiende esta parte necesario recordar que en aplicación de lo dispuesto en el art. 442 LEC *«si el demandante no asistiese a la vista, y el demandado no alegare interés legítimo en la continuación del proceso para que se dicte sentencia sobre el fondo, se tendrá en el acto por desistido a aquél de la demanda, se le impondrán las costas causadas y se le condenará a indemnizar al demandado comparecido, si éste lo solicitare y acreditarle los daños y perjuicios sufridos»*

### *La temeridad y mala fe*

Recordemos que en virtud del art. 32.5 LEC *«cuando la intervención de abogado y procurador no sea preceptiva, de la eventual condena en costas de la parte contraria a la que se hubiese servido de dichos profesionales se excluirán los derechos y honorarios devengados por los mismos, salvo que el Tribunal aprecie temeridad en la conducta del condenado en costas o que el domicilio de la parte representada y defendida esté en lugar distinto a aquel en que se ha tramitado el juicio, operando en este último caso las limitaciones a que se refiere el apartado 3 del artículo 394 de esta ley.»*, así, y para el caso de allanamiento, será de aplicación lo dispuesto en el art. 395 LEC *«si el demandado se allanare a la demanda antes de contestarla, no procederá la imposición de costas salvo que el tribunal, razonándolo debidamente, aprecie mala fe en el demandado. Se entenderá que, en todo caso, existe mala fe, si antes de presentada la demanda se hubiese formulado al demandado requerimiento fehaciente y justificado de pago, o si se hubiera iniciado procedimiento de mediación o dirigido contra él solicitud de conciliación.»*

A modo ilustrativo la SAP de Vizcaya de 30 de noviembre de 2007 (TOL7.288.372) razona: *“mala fe que se sintetiza en la conducta procesal o preprocesal de la Compañía Aérea especialmente destinada a dilatar u obstaculizar la satisfacción de las legítimas pretensiones de*



*la parte actora, que se vio perjudicada durante sus vacaciones navideñas por la pérdida de su maleta”.*

#### **d) Prescripción**

En cuanto a la prescripción del Reglamento (CE) n° 261/2004, será de aplicación lo dispuesto en la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Tercera) de 22 de noviembre de 2012 (TOL9.915.942) *«el plazo para el ejercicio de las acciones de reclamación de la compensación prevista en los artículos 5 y 7 de dicho Reglamento se determina conforme a las normas de cada Estado miembro sobre la prescripción de la acción.»* siendo en el caso español, de cinco años en virtud del art. 1964.2 Código Civil.

En cuanto al Convenio de Montreal, debemos estar a lo dispuesto en su art. 35, *«el derecho a indemnización se extinguirá si no se inicia una acción dentro del plazo de dos años, contados a partir de la fecha de llegada a destino o la del día en que la aeronave debería haber llegado o la de la detención del transporte.»*, en este sentido, se han planteado serias dudas en relación a la consideración del referido plazo, siendo mayoritaria la interpretación de que estamos ante un plazo de caducidad.

### **IX. Formularios**

- Demanda en reclamación de daños y perjuicios por incumplimiento de contrato de transporte aéreo, causado por retraso imputable a la compañía aérea transportista (TOL4.118.300)
- Demanda contra compañía aérea por denegación de embarque (TOL6.394.717)
- Demanda de juicio verbal contra compañía aérea reclamando el reembolso del pasaje por cancelación del vuelo (TOL7.946.111)
- Demanda de juicio verbal contra aerolínea por cobrar un suplemento por el equipaje de mano (TOL9.817.822)
- Demanda de reclamación de indemnización por pérdida y/o deterioro de equipaje contra compañía aérea (TOL9.425.709)
- Demanda en ejercicio de acción colectiva de declaración y cesación de cláusulas abusivas en transporte de pasajeros por vía aérea (TOL6.954.950)

## **X. Bibliografía**

Noguero, E. S. (2023). La compensación económica de los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque, cancelación de vuelo y gran retraso a la llegada.

Noguero, E. S. (2024). Manual de Derecho Aeronáutico 2ª Edición.

MONFORT, G. F. & Bohiges, M. D. (2024). GPS Laboral. Guía Profesional 10ª Edición.

## **XI. CONSULTAS**

- Reclamación indemnización por retraso vuelo, Fecha: 05/09/2024, TOL10.195.382
- Póliza cancelación de viaje, Fecha: 12/12/2022, TOL9.313.317
- Reclamación compañía aérea retraso, Fecha: 22/12/2021, TOL8.714.812

## **XII. OTRAS HERRAMIENTAS**

Conversa IA Generativa



tirant  
PRIME