

EL CONCEPTO DE LA "HORA DE LLEGADA" A EFECTOS DE LA INDEMNIZACIÓN POR GRAN RETRASO

Karolina Lyczkowska

Doctora en Derecho

Professional Support Lawyer, DLA Piper Spain

Fecha de publicación: 12 de septiembre de 2014

La STJUE de 4 septiembre 2014 (Asunto 452-13) aclara qué es lo que se debe entender por la "hora de llegada" a efectos de los derechos de los pasajeros en virtud del Reglamento 261/2004.

En el litigio que dio origen a esta sentencia el pasajero sostenía que su vuelo había llegado con 3 horas y 3 minutos de retraso a su destino con respecto a la hora de llegada prevista, mientras que el transportista defendía que la diferencia eran 2 horas y 58 minutos. La diferencia de los cálculos derivaba básicamente del hecho de que cada una de las partes tomaba como referencia distinto momento del aterrizaje: el pasajero, el momento en el que el avión alcanzó su posición de estacionamiento, y la compañía aérea, cuando las ruedas tocaron la pista del aterrizaje. El debate sería irrelevante si no fuera porque de acuerdo con la STJUE de 19 noviembre 2009, el gran retraso causa las mismas molestias a los pasajeros que la cancelación del vuelo y por tanto, ambos grupos de pasajeros deben tener derecho a ser indemnizados por las molestias sufridas en las mismas condiciones, aplicándose por analogía el art. 7 del Reglamento 261/2004. Y dicho *gran retraso* se define en la sentencia mencionada precisamente como igual o superior a tres horas con respecto a la hora de llegada prevista. No obstante, ni el texto del Reglamento 261/2004, ni la jurisprudencia comunitaria aclaran el concepto de la "hora de llegada" efectiva.

En la sentencia de 4 septiembre 2014, el Tribunal descarta definitivamente que las partes puedan definir en el contrato qué es lo que se entiende por la hora de llegada y analiza la situación de los pasajeros que permanecen en la aeronave durante el procedimiento del aterrizaje que puede prolongarse cierto tiempo. Dado que los ocupantes del avión están confinados en un espacio cerrado, bajo las instrucciones y control del transportista que les imposibilitan gestionar sus asuntos personales hasta que se abra efectivamente al menos una de las puertas del avión y puedan abandonarlo, debe entenderse que es éste el momento a tener en cuenta a efectos de la "hora de llegada" efectiva, descartándose todas las demás referencias anteriores en el tiempo que no modifican sustancialmente la situación de los pasajeros. Por tanto, el Tribunal colma una laguna importante en la construcción analógica creada por su sentencia de 2009 que precisaba de una declaración clara al respecto.