

CONFIRMACIÓN DEL DERECHO A INDEMNIZACIÓN POR RETRASO DEL VUELO DE ACUERDO CON EL REGLAMENTO (CE) Nº 261/2004

El 15 de mayo de 2012, el Abogado General Sr. Yves Bot presentaba ante el TJUE las Conclusiones sobre los asuntos acumulados C-581/10 y C-629/10, proponiendo una interpretación del Reglamento (CE) 261/2004, favorable a los intereses de los consumidores y usuarios.

1. Problema jurídico principal

Los asuntos planteados ante el TJUE tienen por objeto la interpretación y validez de los artículos 5, 6 y 7 del Reglamento (CE) 261/2004. Así, el debate jurídico se centra en conocer si el Tribunal de Justicia confirma la interpretación que hizo de las disposiciones señaladas en su Sentencia de 19 de noviembre de 2009 (asuntos acumulados C-402/07 y C-432/07), conforme al cual los pasajeros de vuelos retrasados pueden ser asimilados a los pasajeros de vuelos cancelados a efectos de la aplicación del derecho a compensación. De acuerdo con esta interpretación, los pasajeros podrían invocar el derecho a compensación previsto en el artículo 7 del Reglamento cuando soportan un retraso del vuelo superior a tres horas, es decir, cuando llegan al destino final tres o más horas después de la hora de llegada prevista inicialmente.

2. Argumentos invocados por el Abogado General

Las Conclusiones del Abogado General se estructuran en dos partes: por un lado se aborda el cuestionado derecho del pasajero aéreo a una compensación en caso de retraso de su vuelo; y, por otro lado, se pronuncia acerca de la compatibilidad de los artículos 5, 6 y 7 del Reglamento (CE) 261/2004, con el Convenio de Montreal y con los principios de proporcionalidad y de seguridad jurídica.

Respecto de la primera cuestión señalada, podemos destacar los siguientes argumentos ya empleados en la STJUE de 19 de noviembre de 2009, y que el Abogado General confirma en las Conclusiones presentadas: a) en primer lugar, que el método de la interpretación teleológica del Reglamento (CE) 261/2004, encontraría su fundamento en la propia finalidad de la norma, consistente en garantizar un nivel elevado de protección de los pasajeros aéreos con independencia de que se les haya cancelado o retrasado su vuelo; b) en segundo lugar, establece que el Tribunal llevó a cabo una interpretación *a*

sensu contrario del décimo quinto considerando de la norma comunitaria [“debe considerarse que concurren circunstancias extraordinarias (y, consiguientemente exención de la obligación de abonar compensación), cuando las repercusiones de una decisión de gestión del tránsito aéreo (...) del lugar a un gran retraso a un retraso de un día para el otro o a la cancelación (...)”], extrayendo de ello que el concepto de gran retraso también está vinculado al derecho a una compensación; c) en tercer lugar, que los actos comunitarios han de interpretarse de tal forma que no se ponga en duda su validez, debiendo dar prioridad a aquella interpretación que permita garantizar su efecto útil; d) en cuarto lugar, dado que el Reglamento pretende reparar de manera estandarizada e inmediata el perjuicio que se concreta en la pérdida de tiempo de los pasajeros, de ello dedujo el Tribunal que el pasajero “cuyo vuelo ha sido objeto de cancelación y aquellos cuyo vuelo se ha retrasado sufren un perjuicio análogo que se materializa en una pérdida de tiempo, de tal modo que se encuentran en situaciones comparables a efectos de la aplicación del derecho a compensación”; e) en quinto lugar, que sería contrario al principio de igualdad que los pasajeros recibieran un trato distinto estando en una situación comparable

En cuanto a la compatibilidad del derecho de compensación previsto en el artículo 7 del Reglamento (CE) 261/2004, con el Convenio de Montreal, con los artículos 19 y 29 del Convenio de Montreal -en tanto que estas últimas disposiciones excluyen la indemnización de los daños derivados de un retraso en el transporte aéreo que no se compensatoria-, el Abogado General recuerda que el TJUE ha declarado que todo retraso en el transporte aéreo de pasajeros puede ocasionar dos tipos de daños: a) los perjuicios ocasionados de manera idéntica para todos los pasajeros y cuya reparación puede efectuarse a través de fórmulas estandarizadas e inmediatas; b) los perjuicios individuales, cuya reparación ha de consistir en una indemnización individualizada y *a posteriori*, tras la apreciación caso por caso del alcance de los daños ocasionados. Así las cosas, dado que el Convenio de Montreal tiene por objeto regular los requisitos para obtener una indemnización del segundo tipo de daño señalado -y el Reglamento comunitario establece mecanismos resarcitorios de carácter general y estandarizado-, ambas normas serían perfectamente compatibles.

Respecto de la observancia del principio de proporcionalidad, deben ser destacados los dos siguientes argumentos esgrimidos por el Abogado General: a) en primer lugar, que el alcance de las diferentes mecanismos dispuestos por el legislador comunitario varía según la importancia de los daños sufridos por los pasajeros, en función de la duración del retraso, tiempo de espera del siguiente vuelo, etc.; b) en segundo lugar, que no puede considerarse que la compensación sea desproporcionada o imponga una carga económica arbitraria y excesiva a las compañías, por cuanto la frecuencia de los retrasos

de más de tres horas resulta ciertamente limitada [menos del 0,15 % de los vuelos, según los datos comunicados a la Comisión por la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea].

Finalmente, el Abogado General se muestra a favor de la compatibilidad del principio de seguridad jurídica con la doctrina del TJUE, en virtud de la cual se fija en tres el número de horas mínimo que han de transcurrir para considerar que un retraso es grande y que por tanto, cabe compensación. En este sentido, recuerda que el principio general de seguridad jurídica, en tanto que principio fundamental del Derecho comunitario, “exige particularmente, que una normativa sea clara y precisa, con el fin de que los justiciables puedan conocer sin ambigüedad sus derechos y obligaciones y adoptar las medidas oportunas”. La idea expuesta, trasladada a situaciones de los pasajeros aéreos cuyo vuelo se ha retrasado y a las compañías de aerolíneas, equivaldría a “afirmar que los primeros deben poder saber a partir de qué momento pueden reclamar el pago de una compensación y que los segundos deben poder saber a partir de qué momento están obligados a pagar dicha compensación”. Por lo tanto la fijación de un límite de tiempo permite evitar que los tribunales nacionales aprecien de manera diferente el concepto de gran retraso y que ello implique inseguridad jurídica.

3. Conclusión

En vista de todo lo expuesto, el Abogado General propone al Tribunal de Justicia que responda a las cuestiones planteadas interpretando los artículos 5, 6 y 7 del Reglamento (CE) 261/2004, en el siguiente sentido: En primer lugar, que los pasajeros de los vuelos retrasados podrán invocar el derecho de compensación del artículo 7 del Reglamento cuando soporten una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas. En segundo lugar, que los mencionados preceptos son compatibles con el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, firmado en Montreal el 9 de diciembre de 1999, y con los principios de proporcionalidad y de seguridad jurídica.

Miguel Fernández Benavides