

¿Dónde está la diferencia entre "retraso" y "cancelación de vuelo" en el Reglamento CE 261/2004?

Los precios de viajes en avión que se han vuelto más asequibles en los últimos años, han acercado el transporte aéreo al consumidor. No obstante, cada vez son más frecuentes las molestias que sufren los pasajeros de aviones. En intento de mejorar el estándar de protección del usuario de transporte aéreo, en la Unión Europea se promulgó el Reglamento 261/2004, de 11 febrero 2004, que establece medidas de compensación y asistencia en caso de denegación de embarque, cancelación de vuelo o gran retraso. Mediante este texto legal, se obliga a los transportistas a prestar asistencia a los pasajeros cuyo vuelo sufra un retraso (ofrecer comida, bebida, alojamiento para el tiempo de espera) y a indemnizar a las personas cuyo vuelo se haya cancelado. En este último caso, las indemnizaciones son cuotas fijas que no requieren prueba de daño sufrido ni su evaluación, y cuya cuota depende únicamente de la longitud de vuelo medida en kilómetros. El art. 7 del Reglamento 261/2004 prevé 250 euros de indemnización para pasajeros de vuelos de hasta 1 500 kilómetros, 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, y 600 euros para los restantes vuelos. En caso de retraso de vuelo, los pasajeros no tienen derecho a esta indemnización, quedando las obligaciones del transportista reducidas a la asistencia anteriormente mencionada.

Pese a la importancia práctica de diferenciar un retraso de una cancelación de vuelo, el Reglamento 261/2004 apenas se ocupa del tema. La cancelación se define en el artículo 2 como "la no realización de un vuelo programado y en el que había reservada al menos una plaza", pero falta definición alguna de retraso. Ello puede provocar abusos por parte de los transportistas aéreos que con tal de evitar la obligación de indemnizar a los pasajeros, se verán tentados a encubrir *cancelaciones* de hecho bajo la denominación de *retraso*, aprovechándose de la poca explicitud del Reglamento comunitario. De esta forma, se producirán situaciones absurdas y evidentemente desacordes con las intenciones del legislador que, de acuerdo con los motivos expuestos en el propio Reglamento, pretendía elevar el nivel de protección de pasajeros y minimalizar las molestias sufridas. Por ejemplo, en virtud del Reglamento, pasajeros de un avión que no despegue por avería técnica y que tengan que esperar 24 horas hasta el siguiente vuelo diario de la misma compañía, no tienen derecho a indemnización, aunque indudablemente hayan sufrido más molestias que los pasajeros de un avión que tampoco despegue por problemas técnicos, pero cuya compañía ofrece un transporte alternativo a sus pasajeros, de tal forma que llegan a su destino solamente unas horas más tarde que lo planeado. En ninguno de los casos se ha realizado el vuelo programado (tal como dice el art. 2 del Reglamento), pero solo en el segundo de ellos la cancelación es evidente a los ojos del Reglamento 261/2004, ya que lo admite la propia compañía ofreciendo un vuelo alternativo. La falta de definición de retraso implica falta de limitación temporal del mismo y la frontera entre la cancelación y retraso se hace borrosa. Por tanto, el Reglamento comunitario en vez de mejorar la situación del pasajero, en realidad lo deja indefenso. Ofrece incentivos perversos a



www.uclm.es/cesco
PRACTICA DE CONSUMO

las compañías aéreas, dejando en sus manos el poder de definir una situación como retraso o cancelación, a efectos de determinar la existencia de la obligación indemnizatoria.

Karolina Lyczkowska