



## **En caso de cancelación de un vuelo, los pasajeros pueden reclamar, bajo ciertas condiciones, una compensación por el perjuicio moral además de la concedida por el perjuicio material sufrido**

*Además, el pasajero tiene derecho a las compensaciones por cancelación del vuelo cuando su avión ha despegado pero, por la razón que sea, se ha visto después obligado a regresar al aeropuerto de origen y dicho pasajero ha sido finalmente transferido a otro vuelo*

El Reglamento sobre compensación a los pasajeros aéreos <sup>1</sup> establece **medidas estandarizadas** que las compañías aéreas deben aplicar respecto a sus pasajeros en los casos de denegación de embarque, cancelación o gran retraso de un vuelo. El Reglamento precisa, no obstante, que éste se aplica sin perjuicio de los derechos del pasajero a obtener una compensación suplementaria. De este modo, la compensación concedida en virtud del Reglamento puede ser deducida de la eventual compensación suplementaria a la que los pasajeros pueden optar.

Entre las medidas estandarizadas previstas por el referido Reglamento en los casos de cancelación de un vuelo, los pasajeros pueden obtener el reembolso de su billete o conseguir un transporte alternativo. Además, durante la espera de un vuelo posterior, la compañía aérea debe ofrecerles atención adecuada (por ejemplo, alojamiento, la posibilidad de restauración y de efectuar llamadas telefónicas). Por último, cuando el vuelo se cancela sin previo aviso o con un preaviso muy breve y no existen circunstancias extraordinarias, los pasajeros tienen también derecho a una compensación a tanto alzado, cuyo importe varía en función de la distancia del vuelo programado.

Paralelamente, **el Convenio de Montreal** <sup>2</sup> precisa las condiciones en que los pasajeros pueden entablar acciones destinadas a obtener una indemnización de daños y perjuicios **con carácter individual** a causa de la cancelación de un vuelo. En particular, este Convenio limita la responsabilidad del transportista en caso de cancelación a 4.150 derechos especiales de giro [DEG] por pasajero. <sup>3</sup>

La familia Pato Rodríguez, la familia López Sousa y el Sr. Puga Lueiro habían reservado pasaje para un vuelo de Air France con salida en París (Francia) y destino en Vigo (España) programado para el 25 de septiembre de 2008. El vuelo despegó a la hora prevista, pero regresó al aeropuerto Charles de Gaulle poco después, debido a un problema técnico de la aeronave. <sup>4</sup> Esos siete

<sup>1</sup> Reglamento (CE) nº 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) nº 295/91 (DO L 46, p. 1).

<sup>2</sup> Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, celebrado en Montreal el 28 de mayo de 1999, firmado por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1999 y aprobado en nombre de ésta por la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001 (DO L 194, p. 39). Este Convenio se desarrolla mediante el Reglamento (CE) nº 2027/97 del Consejo, de 9 de octubre de 1997, relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje (DO L 285, p. 1), en su versión modificada por el Reglamento (CE) nº 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002 (DO L 140, p. 2).

<sup>3</sup> Los derechos especiales de giro en el Convenio de Montreal se refieren al derecho especial de giro definido por el Fondo Monetario Internacional (FMI). Así, debe efectuarse una conversión de las sumas en las monedas nacionales. A 15 de septiembre de 2011, 4.150 DEG correspondían aproximadamente a 4.750 euros.

<sup>4</sup> Sin embargo, en su petición de decisión prejudicial, el órgano jurisdiccional español no precisó si el avión despegó de nuevo más tarde con algunos de los pasajeros y llegó, con retraso, a su destino, o si, por el contrario, no volvió a salir.

pasajeros fueron recolocados al día siguiente en otros vuelos, pero, entretanto, sólo el Sr. Puga Lueiro recibió asistencia de la compañía aérea. La familia Pato Rodríguez fue reconducida hacia Oporto (Portugal) y, desde allí, tuvo que tomar un taxi hasta la ciudad de Vigo, donde residían.

Los siete pasajeros de que se trata interpusieron una demanda con objeto de obtener 250 euros cada uno de ellos en concepto de compensación por la cancelación del vuelo. Además, la familia Pato Rodríguez reclama 170 euros por los gastos de traslado en taxi y 650 euros por persona en concepto de reparación del perjuicio moral. La familia López Sousa solicita igualmente 650 euros por persona como reparación del perjuicio moral, así como el reembolso de los gastos de las comidas en el aeropuerto y de un día adicional de guardería para su perro. El Sr. Puga Lueiro reclama 300 euros como reparación de su perjuicio moral.

En este contexto, el Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra, que conoce del asunto, solicita al Tribunal de Justicia que clarifique si el presente caso puede considerarse una «cancelación» de un vuelo. Además, el órgano jurisdiccional español desea saber si la «compensación suplementaria» que los pasajeros pueden reclamar cubre todo tipo de perjuicio, incluido el moral, y si esta compensación se refiere igualmente a los gastos que los pasajeros han tenido que efectuar a causa del incumplimiento, por parte del transportista aéreo, de las obligaciones de asistencia y atención que le incumben.

**En su sentencia pronunciada hoy, el Tribunal de Justicia precisa, en primer lugar, su interpretación del concepto de «cancelación» en el sentido de que no se refiere exclusivamente al supuesto de que el avión de que se trate no haya despegado en modo alguno. En efecto, dicho concepto incluye igualmente el supuesto de que el avión haya despegado, pero, por la razón que sea, se vea obligado a regresar al aeropuerto de origen y los pasajeros de dicho avión hayan sido transferidos a otros vuelos.**

A este respecto, el Tribunal de Justicia estima que la circunstancia de que el despegue se haya producido, pero que el avión haya regresado seguidamente al aeropuerto de origen sin haber alcanzado el destino que figura en el itinerario, supone que el vuelo, tal como estaba previsto inicialmente, no puede considerarse realizado.

Además, el Tribunal de Justicia precisa que, **a efectos de examinar si existe una «cancelación», es necesario estudiar la situación individual de cada pasajero transportado**, es decir, examinar si, en lo que atañe al pasajero en cuestión, la programación inicial del vuelo se ha abandonado. De este modo, para estimar que se ha producido una cancelación de un vuelo, no es en absoluto necesario que todos los pasajeros que hubieran reservado una plaza en el vuelo inicialmente previsto sean transportados en otro vuelo.

Así, en la medida en que, en el presente caso, los siete pasajeros fueron transferidos a otros vuelos, programados para el día siguiente del día de salida previsto, para alcanzar su destino final (Vigo), el Tribunal de Justicia llega a la conclusión de que «su» vuelo respectivo inicialmente previsto debe entenderse «cancelado».

**En segundo lugar, el Tribunal de Justicia precisa que el concepto de «compensación suplementaria» permite al juez nacional conceder una indemnización por el perjuicio moral derivado del incumplimiento del contrato de transporte aéreo, en las condiciones previstas por el Convenio de Montreal o por el Derecho nacional.**

En efecto, el Tribunal de Justicia estima que la «compensación suplementaria» pretende completar la aplicación de las medidas estandarizadas e inmediatas previstas por el Reglamento. Por tanto, esta «compensación suplementaria» permite que los pasajeros sean compensados por la totalidad del perjuicio material y moral que hayan sufrido a causa del incumplimiento, por parte del transportista aéreo, de sus obligaciones contractuales, en las condiciones y con los límites previstos por el Convenio de Montreal o por el Derecho nacional.

En tercer lugar, el Tribunal de Justicia añade que, **cuando un transportista incumple las obligaciones de asistencia** (reembolso del billete o conducción hasta el destino final, asunción

de los gastos de traslado entre el aeropuerto de llegada y el aeropuerto inicialmente previsto) **y de asunción de los gastos que le incumben en virtud del Reglamento** (gastos de restauración, alojamiento y comunicación), **los pasajeros aéreos están legitimados para invocar un derecho a compensación. No obstante**, en la medida en que estas compensaciones resultan directamente del Reglamento, **no pueden considerarse comprendidas en una compensación «suplementaria»**.

---

**NOTA:** La remisión prejudicial permite que los tribunales de los Estados miembros, en el contexto de un litigio del que estén conociendo, interroguen al Tribunal de Justicia acerca de la interpretación del Derecho de la Unión o sobre la validez de un acto de la Unión. El Tribunal de Justicia no resuelve el litigio nacional, y es el tribunal nacional quien debe resolver el litigio de conformidad con la decisión del Tribunal de Justicia. Dicha decisión vincula igualmente a los demás tribunales nacionales que conozcan de un problema similar.

---

*Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal de Justicia.*

*El [texto íntegro](#) de la sentencia se publica en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento*

*Contactos con la prensa: Agnès López Gay ☎ (+352) 4303 3667*

*Las imágenes del pronunciamiento de la sentencia se encuentran disponibles en  
«[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106*