



**Según el Abogado General, Sr. Bot, el transportista aéreo está obligado a compensar a los pasajeros cuando les deniega el embarque debido a la reorganización de su vuelo como consecuencia de una huelga mantenida dos días antes y que afectó a un vuelo anterior**

*Lo único que puede eximir al transportista aéreo de esta obligación es la denegación de embarque justificada por motivos relativos a la situación individual de los pasajeros*

Cuando se deniega a un pasajero el embarque en contra de su voluntad, el transportista aéreo está obligado, en virtud del Derecho de la Unión,<sup>1</sup> a proporcionarle asistencia y a abonarle una compensación a tanto alzado. El Derecho de la Unión define la denegación de embarque como la negativa a transportar pasajeros en un vuelo, pese a haberse presentado debidamente al embarque, 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.

Con motivo de la huelga del personal del aeropuerto de Barcelona del 28 de julio de 2006, se canceló el vuelo regular Barcelona–Helsinki de las 11.40 horas de la compañía Finnair. En consecuencia, Finnair decidió reorganizar sus vuelos para no alargar excesivamente el tiempo de espera de los pasajeros de dicho vuelo.

De este modo, dichos pasajeros fueron trasladados a Helsinki (Finlandia) en el vuelo de las 11.40 horas del día siguiente, 29 de julio de 2006, y en un vuelo del mismo día de las 21.40 horas, especialmente organizado al efecto. Como consecuencia de esta reorganización, una parte de los pasajeros que habían adquirido un billete para el vuelo de las 11.40 horas del 29 de julio de 2006 tuvo que esperar al 30 de julio de 2006 para llegar a Helsinki en el vuelo regular de las 11.40 horas y en un vuelo de las 21.40 horas, también organizado especialmente para la ocasión. De la misma manera, algunos pasajeros, como el Sr. Lassooy, que habían adquirido su billete para el vuelo de las 11.40 horas del 30 de julio de 2006 y que se habían presentado debidamente al embarque, llegaron a Helsinki en el vuelo especial de las 21.40 horas.

El Sr. Lassooy consideró que Finnair le había denegado el embarque, por lo que presentó una demanda contra esta compañía ante un tribunal finlandés en la que solicitó que se condenara a dicha compañía aérea a abonarle la compensación a tanto alzado de 400 euros prevista por la normativa europea para los vuelos intracomunitarios de más de 1.500 kilómetros.

El Korkein oikeus (Tribunal Supremo de Finlandia), que debe pronunciarse en este asunto en última instancia, tiene dudas en cuanto a la interpretación del concepto de «denegación de embarque» y ha transmitido una serie de preguntas al Tribunal de Justicia.

En las conclusiones que presenta hoy, el Abogado General Yves Bot señala, en primer lugar, que **el concepto de «denegación de embarque» ha de interpretarse de forma lata y no puede limitarse al supuesto de exceso de reserva.** Así lo deduce no sólo de los trabajos preparatorios

<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).

previos a la adopción de la normativa europea en la materia, sino también del objetivo perseguido por ella, en concreto, el de garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros aéreos.

En efecto, admitir que el concepto de denegación de embarque sólo incluye los casos de exceso de reserva equivale a privar de toda protección a los pasajeros que se encuentren en la situación del Sr. Lassooy. El vuelo para el cual el Sr. Lassooy tenía una reserva salió en el día y a la hora previstos. Por lo tanto, considerar que el Sr. Lassooy no fue objeto de una denegación de embarque significaría privarle de la posibilidad de alegar tanto las disposiciones aplicables a la cancelación del vuelo como las relativas al retraso. De este modo, no entraría en ninguna de las categorías que prevén medidas de protección con respecto a los pasajeros aéreos que sufren graves trastornos y molestias. Por consiguiente, el transportista aéreo no sólo no estaría obligado a abonar a este pasajero una compensación por el perjuicio ocasionado, sino que, sobre todo, tampoco estaría obligado a prestarle asistencia, es decir a subvenir sus necesidades inmediatas, *in situ*. Este pasajero quedaría abandonado a su suerte, lo cual resultaría totalmente contrario al objetivo perseguido por la normativa europea que es garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros aéreos. Además, algunos transportistas aéreos podrían verse tentados a sustraerse de sus obligaciones, pues les resultaría fácil, para denegar el embarque a un viajero, pretextar una reorganización de sus vuelos o cualquier motivo distinto del exceso de reserva, y evitar de este modo abonarle compensaciones o prestarle asistencia.

A continuación, el Abogado General considera que **los motivos relacionados con la reorganización de vuelos como consecuencia de circunstancias extraordinarias**, como una huelga en el aeropuerto, **no justifican la «denegación de embarque»**. Según el Abogado General, la denegación de embarque de los pasajeros **únicamente puede estar justificada por motivos relacionados con la situación individual de dichos pasajeros**.

Entiende que **la denegación de embarque** es una medida individual adoptada por el transportista aéreo de manera arbitraria respecto de un pasajero, pese a haber cumplido éste todas las condiciones exigidas a efectos del embarque. Esta medida sólo pierde su carácter arbitrario cuando el propio pasajero comete una falta, como por ejemplo presentando documentos de identidad que no sean válidos, o bien cuando compromete con su actitud la seguridad del vuelo y/o la de los demás pasajeros, por ejemplo, por encontrarse en estado de embriaguez o mostrar un comportamiento violento. En esos casos, la decisión de no embarcar al pasajero es imputable a este último y dicho pasajero no puede pretender que se le abone compensación alguna ni que se le preste asistencia. Por el contrario, la denegación de embarque basada en motivos enteramente ajenos al pasajero afectado no puede tener como consecuencia privar a éste de toda protección.

Por otra parte, puesto que no puede culparse a Finnair de la huelga en el aeropuerto, dicho transportista aéreo –si estima que no tiene por qué soportar las consecuencias de tal huelga– tiene derecho a reclamar una compensación a las personas responsables de conformidad con la legislación nacional aplicable.

Tal interpretación **no es contraria al principio de igualdad de trato**, incluso aunque la suerte del pasajero al que el transportista aéreo haya denegado el embarque como consecuencia de circunstancias extraordinarias sea más favorable que la del pasajero cuyo vuelo haya sido cancelado o retrasado como consecuencia de tales circunstancias, en la medida en que se compensa al primero y al segundo no se le compensa. En efecto, el principio de igualdad de trato exige que no se traten de manera diferente situaciones comparables ni de manera igual situaciones diferentes, a menos que este trato esté objetivamente justificado. Pues bien, los pasajeros víctimas de una cancelación o de un retraso en su vuelo no se encuentran en la misma situación que los pasajeros a los que el transportista aéreo haya denegado el embarque. En efecto, mientras que la denegación de embarque afecta a uno o varios pasajeros, en el caso de cancelación o de retraso de vuelo todos los pasajeros están afectados de la misma manera.

Además, cuando la cancelación o el retraso del vuelo se deba a circunstancias extraordinarias, el transportista aéreo no está obligado a pagar la compensación establecida en el Derecho de la Unión en la medida en que éste carece de cualquier control sobre los acontecimientos. En cambio,

otra cosa sucede cuando se deniega el embarque al pasajero tras una reorganización de los vuelos decidida por el transportista aéreo como consecuencia de circunstancias extraordinarias. Con esta sola decisión, el transportista aéreo causa trastornos y molestias a uno o a varios pasajeros elegidos de un modo completamente aleatorio. Por este motivo, al ser el perjuicio soportado imputable al transportista aéreo, sigue siendo procedente la indemnización con el fin de disuadir a este último de que recurra a esta práctica y de animarle a que preferentemente pida voluntarios que acepten renunciar a sus reservas.

---

**NOTA:** Las conclusiones del Abogado General no vinculan al Tribunal de Justicia. La función del Abogado General consiste en proponer al Tribunal de Justicia, con absoluta independencia, una solución jurídica al asunto del que se ocupa. Los jueces del Tribunal de Justicia comienzan ahora sus deliberaciones sobre este asunto. La sentencia se dictará en un momento posterior.

**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 las conclusiones se publica en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento*

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