



APLICACIÓN ANALÓGICA DEL REGLAMENTO (CE) 261/2004 AL CÁLCULO INDEMNIZATORIO EN SUPUESTOS AMPARADOS POR EL CONVENIO DE MONTREAL DE 1999

El transporte aéreo internacional de pasajeros, en constante crecimiento, plantea desafíos que requieren una resolución pacífica para garantizar su buen funcionamiento. Entre ellos, uno de los aspectos más acuciantes para las compañías aéreas es el cálculo de las compensaciones que pueden corresponder a los pasajeros afectados por interrupciones en sus vuelos, lo cual se ve agravado, además, por la variedad de soluciones compensatorias previstas por los diferentes instrumentos legales.

En concreto, a efectos de determinar qué legislación se aplica para resolver estas incidencias, hay que tener en cuenta numerosos factores, tales como el lugar de salida, destino o la nacionalidad de la aerolínea, que, en ocasiones, pueden generar superposiciones y desequilibrios no deseados por los legisladores¹.

A su vez, la determinación de la normativa aplicable resulta esencial para aclarar la posible cuantía compensatoria, cuestión que no está exenta de debate y que, a menudo, conduce a soluciones alejadas del objetivo de los textos normativos.

Por este motivo, en la presente *newsletter* exploraremos cuál es el ámbito de aplicación y el régimen indemnizatorio dispuesto en el Convenio de Montreal², y mencionaremos algunas de las discrepancias prácticas que se producen ante la indebida aplicación del régimen previsto en el Reglamento (CE) 261/2004³ a incidencias aéreas regidas por el Convenio.

ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL CONVENIO DE MONTREAL EN RELACIÓN CON EL REGLAMENTO (CE) 261/2004

Para ello, conviene comenzar recordando que el Convenio de Montreal, adoptado con el fin de armonizar las reglas sobre responsabilidad de las aerolíneas en el transporte aéreo internacional, provee un marco jurídico fundamental para proteger los derechos de los pasajeros y definir la responsabilidad de las aerolíneas en caso de incidencias aéreas. Con este objetivo, el Convenio incluye disposiciones que rigen la responsabilidad de las aerolíneas por daños sufridos por los pasajeros, equipaje y carga en el transporte aéreo internacional, fija límites de responsabilidad en ciertos casos y establece proce-

dimientos para la presentación de reclamaciones y la resolución de disputas.

De este modo, a diferencia del Reglamento (CE) 261/2004, que garantiza compensaciones prestablecidas en ciertos casos de cancelación, denegación de embarque y retrasos significativos, el Convenio de Montreal no establece compensaciones automáticas para los pasajeros afectados por incidencias aéreas, sino que, por el contrario, se centra en establecer la responsabilidad de la aerolínea, sin especificar cantidades precisas de compensación.

En cuanto al ámbito de aplicación, el Convenio se extiende a los vuelos internacionales realizados por aerolíneas que pertenecen a países que han ratificado el mismo. Esto significa que, en la mayoría de los casos, los pasajeros que experimentan problemas durante vuelos internacionales están protegidos por las disposiciones del Convenio.

Por su parte, el Reglamento (CE) 261/2004 delimita en su artículo 3 su ámbito de aplicación a los vuelos que partan de un aeropuerto situado en un Estado miembro, o que, partiendo desde un tercer Estado, sean operados por un transportista comunitario. Esto exige para su aplicación que exista una especial relación entre el contrato de transporte y la legislación comunitaria.

Por tanto, conviene aclarar al lector que la única incidencia aérea que daría lugar a indemnización conforme al Convenio sería el retraso de vuelos, en virtud de sus artículos 19 y 22, no así la cancelación de vuelos o denegaciones de embarque, supuestos que estarían excluidos de suponer una indemnización, tal y como reconoce gran parte de la doctrina⁴.

Además, es importante destacar que el objetivo perseguido por cada una de estas normas resulta distinto, como distinto resulta igualmente la solución indemnizatoria prevista en cada uno de ellos, lo que supone que debamos estar al régimen reparatorio previsto por cada uno de estos textos normativos cuando el supuesto invocado se encuadre en sus respectivos ámbitos de aplicación.

En este sentido, tal y como ha declarado el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), *el Reglamento (CE) n.º 261/2004 establece un régimen estanda-*

¹ Para más detalles sobre los conflictos de ley aplicable en relación los derechos de los pasajeros, nos remitimos a nuestra [newsletter de noviembre de 2023](#).

² Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999 (en adelante, "Convenio de Montreal").

³ Reglamento (CE) n.º 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 (en adelante, "Reglamento (CE) 261/2004").

⁴ PAZOS CASTRO, R., "La protección del consumidor en el transporte aéreo de pasajeros", Wolters Kluwer, 2018, Madrid, p. 131.

⁵ Sentencia del TJUE, de 22 de noviembre de 2012 (asunto C-139/11).

⁶ Sentencia del TJUE, de 19 de noviembre de 2009 (asuntos acumulados C-402/07 y C-432/07).



rizado e inmediato de reparación de los perjuicios constituidos por las molestias que ocasionan los retrasos y las cancelaciones de los vuelos, el cual corresponde, en palabras del TJUE, a una etapa anterior a la contemplada por el Convenio de Montreal y es, por tanto, autónomo con respecto al régimen establecido por éste⁷. Así pues, dado que los objetivos perseguidos por una y otra norma son diferentes, no resulta adecuado aplicar las disposiciones de uno a los supuestos del otro, por cuanto cada instrumento opera de manera independiente al proporcionar una respuesta indemnizatoria a una determinada incidencia aérea⁸.

Adicionalmente, en cuanto al ordenamiento jurídico español, interesa mencionar brevemente la diferencia competencial judicial de uno y otro. Así, mientras que el legislador atribuyó la competencia objetiva para conocer de las cuestiones relativas al Reglamento (CE) 261/2004 y de aquellas relacionadas con incidencias sufridas en el equipaje facturado en base al Convenio de Montreal a los Juzgados de Primera Instancia; la competencia objetiva para las acciones relativas a retrasos de vuelos al amparo del Convenio de Montreal, pervivieron bajo la norma de especialización judicial, reservada a los Juzgados de lo Mercantil. Por tanto, el reconocimiento de las compensaciones del Reglamento (CE) 261/2004, bajo el paraguas del Convenio de Montreal, podría no estar alineado con los intereses del propio legislador al haberlos configurado de manera separada.

INDEMNIZACIÓN AL AMPARO DEL CONVENIO DE MONTREAL DE 1999

Por su parte, respecto al importe de la indemnización, conviene reiterar que el Convenio de Montreal no prevé compensaciones fijas y automáticas, sino que establece un límite indemnizatorio que aplica tanto para los casos de daños morales, como materiales, sufridos por el retraso del vuelo⁹. La cuantificación de esta suma, a su vez, está restringida a ciertas condiciones y límites específicos, determinados por el daño sufrido y no por la duración del retraso del vuelo.

Además, el Convenio establece que las aerolíneas no son responsables de ciertos tipos de daños, como aquellos causados por la negligencia u otra acción u omisión indebida de la persona que pide indemnización.

De este modo, para que se otorguen indemnizaciones conforme al Convenio de Montreal, es obligatorio acreditar el supuesto perjuicio sufrido. Es decir, los pasajeros deben demostrar que han sufrido un daño real y cuantificable como resultado de una incidencia aérea, lo cual contrasta notablemente con el sistema de compensaciones del Reglamento (CE) 261/2004, donde se establecen compensaciones automáticas en determinadas circunstancias, sin necesidad de acreditar un daño concreto.

Por todo ello, es esencial tener en cuenta las diferencias entre ambas regulaciones al considerar las reclamaciones de indemnización por incidencias aéreas, ya que, tal y como han reconocido nuestros tribunales, conceder de forma automática compensaciones cuando el Convenio de Montreal es aplicable podría contravenir su propio espíritu y finalidad⁸. Y, a su vez, podría contradecir la jurisprudencia comunitaria, como ha indicado repetidamente el TJUE en relación con la aplicación automática de las indemnizaciones concedidas al amparo del Convenio de Montreal en las incidencias sufridas con el equipaje facturado⁹.

LA ANALOGÍA A LA LUZ DEL CÓDIGO CIVIL ESPAÑOL Y LA JURISPRUDENCIA

A pesar de lo anterior, en muchas ocasiones los tribunales españoles, basándose en el principio de la analogía, aplican la solución compensatoria del Reglamento (CE) 261/2004 a los supuestos regidos por el Convenio, con el fin de colmar una suerte de "laguna jurídica" en el régimen de Montreal mediante la implementación de lo previsto por la normativa comunitaria.

Esta figura, prevista en el artículo 4 del Código Civil español, prevé la aplicación analógica de una norma a una situación prevista por otra cuando ésta regule supuestos semejantes entre los que exista "identidad de razón". Sin embargo, esta exigencia de "identidad de razón" entre ambas normas ha sido matizada por la jurisprudencia, entendiéndose por tal la existencia de semejanza en el fundamento o razón subyacente de una norma lo suficiente-



mente expansiva a otras situaciones que carezcan de regulación normativa¹⁰, sin que, en el caso que nos ocupa, exista laguna jurídica alguna.

Además, conviene recordar que, tal y como ha establecido el TJUE el régimen previsto por el Reglamento, *corresponde a una etapa anterior a la contemplada por el Convenio de Montreal*, de modo que se puede considerar que ambas normativas regulan supuestos distintos.

En consecuencia, no procede la aplicación analógica en tanto que no existe identidad de razón alguna entre ambas normas, ya que el régimen de responsabilidad previsto en el Convenio responde a un esquema de responsabilidad por daño causado por el retraso que no se identifica, necesariamente, con la molestia por pérdida de tiempo que se compensa por voluntad del legislador comunitario. Así, consideremos, por ejemplo, el caso de un pasajero que, en un vuelo con origen en un tercer Estado, operado por aerolínea extracomunitaria, sufriese un retraso de 3 horas. Mediante la aplicación analógica del Reglamento, esto podría resultar en una compensación de 600 euros, incluso si no hubo daño moral o material -lo cual sucede en no pocas situaciones, pues la casuística es amplísima-, lo que, como decimos, resulta contrario a la propia finalidad de la norma.

Por tanto, no cabe duda de que la aplicación analógica de las compensaciones del Reglamento (CE) 261/2004 a supuestos fuera de su ámbito de aplicación conduciría, a situaciones ilógicas que escaparían a su objetivo.

⁷ Art. 22.1 CM. Dicho límite se encuentra actualmente en 5 346 derechos especiales de giro, tras la última [revisión realizada por la OACI el 28 de diciembre de 2019](#).

⁸ A efectos ilustrativos, nos remitimos a la Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid 251/2012, de 17 de septiembre, que establece que "la cifra de 1000 D.E.G. (actualmente 1131 D.E.C.) constituye simplemente un límite máximo a la indemnizabilidad del supuesto en ausencia de declaración especial de valor y en modo alguno un derecho indemnizatorio fijo y preestablecido, lo que, obvio es decirlo, no dispensa al demandante de la carga de justificar la identidad y el valor del contenido del equipaje extraviado."

⁹ Sentencia del TJUE, de 9 de julio de 2020 (asunto C-86/19).

¹⁰ Para mejor referencia, nos remitimos a lo dispuesto en la Sentencia del Tribunal Supremo 463/2006, de 18 de mayo.



CONCLUSIONES

A la luz de lo expuesto, resulta evidente que la decisión indemnizatoria seguida por determinados tribunales a la hora de conceder compensaciones en casos que quedan fuera del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) 261/2004, va en contra de lo establecido tanto en la propia norma, como en la jurisprudencia del TJUE y nacional.

En rigor, tal y como hemos explicado, los pasajeros deberán ser indemnizados conforme a lo previsto por el Convenio de Montreal, siempre y cuando se haya acreditado el daño –moral o material– sufrido, sin que pueda presumirse como en el caso de la mera molestia contemplada por el Reglamento. Por todo ello, cuando el pasajero pretenda obtener una indemnización por el retraso de su vuelo al amparo del Convenio de Montreal, el mismo vendrá obligado a demostrar, mediante los medios de prueba válidos en Derecho, el perjuicio moral o material realmente sufrido, so pena de desestimación de sus pretensiones por parte de los tribunales.

Asimismo, las discrepancias detectadas evidencian la importancia de lograr no sólo una interpretación uniforme, sino también de establecer un marco jurídico claro que aborde adecuadamente las compensaciones, teniendo en cuenta tanto los derechos de los pasajeros, como las necesidades de las compañías aéreas para garantizar la seguridad y eficiencia del transporte aéreo internacional.

Para ello, es crucial que los tribunales y órganos de control competentes eviten incurrir en interpretaciones que vayan más allá del ámbito de aplicación de la norma y garanticen, en todo caso, la seguridad jurídica y la equidad para todas las partes involucradas.

Jose Antonio Romero Lara
Silvia Frade Sosa

