

LAS RECLAMACIONES POR INCIDENCIAS EN EL TRANSPORTE AÉREO. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

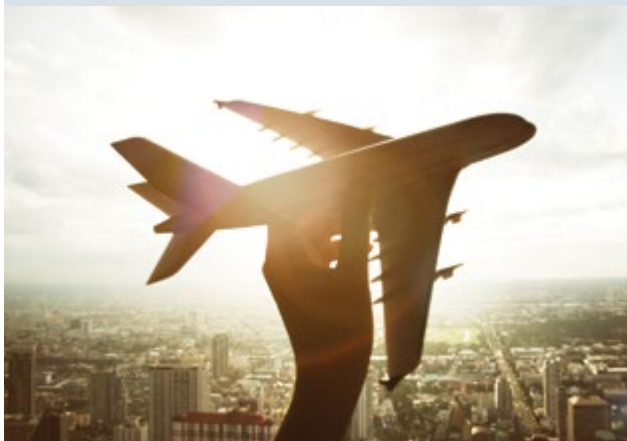
EN BREVE

A la vista de la gran cantidad de reclamaciones judiciales y extrajudiciales que reciben las líneas aéreas diariamente, y considerando el aumento de las demandas en los últimos años, no parece exagerado hablar de una auténtica avalancha de reclamaciones.

Teniendo en cuenta lo anterior, no cabe duda de que la gestión de las reclamaciones se ha convertido en un tema importante para las líneas aéreas, y que el conocimiento de sus derechos es clave para los pasajeros en caso de sufrir alguna incidencia.

SUMARIO

1. Introducción
2. Principales derechos de los pasajeros en caso de incidencia antes o durante el vuelo
3. Derecho a compensación según el Reglamento (CE) 261/2004
4. Indemnización o compensación en casos que no aplica el Reglamento (CE) 261/2004
5. Algunos consejos prácticos
6. Conclusiones



**DR. SVEN
WASSMER**

Abogado.
Socio en WJP Legal

INTRODUCCIÓN

Según datos publicados por la gestora de aeropuertos en España, Aena SME S.A., **el número de pasajeros transportados en aeropuertos en España** (salidas y llegadas) **está aumentando** en un promedio anual de 8,7%, y el aumento anual del número de vuelos despegando o aterrizando se sitúa en un promedio de 6,5%.¹ **Una consecuencia inevitable es el aumento de vuelos retrasados o cancelados**, y, por lo tanto, de pasajeros afectados. En el mismo periodo, **la cantidad de reclamaciones judiciales y extrajudiciales de pasajeros afectados contra líneas aéreas ha crecido** con un índice aún mucho mayor, debido a factores adicionales como el **auge de las llamadas "claim farms"** (despachos que se dedican a reclamar contra líneas aéreas), mayor publicidad y conocimiento de los derechos de los pasajeros, descontento de los pasajeros con la gestión de las reclamaciones de muchas líneas aéreas, etc. A la vista de la gran cantidad de reclamaciones judiciales y extrajudiciales que reciben las líneas aéreas diariamente, y

¹ Información publicada por Aena SME S.A. en www.aena.es: http://www.aena.es/csee/Satellite?Language=ES_ES&c=Page&cid=1113582476721&pagename=Estadisticas%2FEstadisticas&periodoInforme=Anual



considerando el aumento de las demandas en los últimos años, no parece exagerado hablar de una **auténtica avalancha de reclamaciones**.

Teniendo en cuenta lo anterior, no cabe duda de que la gestión de las reclamaciones se ha convertido en un tema importante para las líneas aéreas, y que el conocimiento de sus derechos es clave para los pasajeros en caso de sufrir alguna incidencia.

PRINCIPALES DERECHOS DE LOS PASAJEROS EN CASO DE INCIDENCIA ANTES O DURANTE EL VUELO

En concreto, **¿cuáles son los derechos de un pasajero en caso de sufrir una incidencia antes o durante su vuelo?**

Básicamente, se puede distinguir entre (1) **muerte y daños corporales**, es decir, accidentes sufridos durante el vuelo, en cuyo caso es aplicable el Convenio de Montreal² para vuelos internacionales y la correspondiente normativa nacional en vuelos domésticos; (2) **incidencias relacionadas en el transporte**

► LEGISLACION www.globaleconomistjurist.com

- Decisión del Consejo, de 5 de abril de 2001, sobre la celebración por la Comunidad Europea del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Convenio de Montreal). (Legislación. Marginal: 70725728). Art.; 19
- Reglamento (CE) 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de febrero de 2004, por el que 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. (Legislación. Marginal: 70714260). Arts.; 7 a 9

“LA CANCELACIÓN O RETRASO DE VUELOS, O DENEGACIÓN DE EMBARQUE ABARCAN EN LA PRÁCTICA LA GRAN MAYORÍA DE LOS RECLAMOS JUDICIALES Y EXTRAJUDICIALES”

² Convenio para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional.

Para ser exacto, cabe indicar que el Convenio de Montreal solamente aplica si el vuelo empieza y termina en un estado firmante del Convenio, sin embargo, en la práctica la gran mayoría de estados con tráfico aéreo importante ha firmado y ratificado el Convenio de Montreal.

JURISPRUDENCIA www.globaleconomistjurist.com

- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de fecha 4 de abril de 2019, asunto C-501/17, Pauels
- Sentencia del Juzgado de lo Mercantil núm. 14 de Madrid, de fecha 6 de marzo de 2019
- Sentencia del Juzgado de lo Mercantil núm. 7 de Madrid, de fecha 10 de mayo de 2018, N° Rec. 154/2018 (Marginal: 70881240)
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona de fecha 21 de septiembre de 2017, núm. 377/2017, N° Rec. 508/2016 (Marginal: 70991674)
- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de fecha 17 de septiembre de 2015, asunto C-257/2014, Van der Lans
- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de fecha 14 de noviembre de 2014, asunto C-394/2014, Siewert
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid de fecha 9 de diciembre de 2013, núm. 350/2013, N° Rec. 400/2012 (Marginal: 70991675)
- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de fecha 26 de febrero de 2013, asunto C-11/2011, Folkerts
- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de fecha 19 de noviembre de 2009, asuntos acumulados C-402/2007 y C-432/2007
- Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de fecha 22 de diciembre de 2008, asunto C-549/2007, Wallentin-Hermann

del equipaje, en cuyo caso también aplica el Convenio de Montreal y la normativa nacional; y (3) **derechos basados en cancelación o retraso de vuelos, o denegación de embarque**. Como este último grupo (3) abarca en la práctica la gran mayoría de los reclamos judiciales y extrajudiciales, el presente trabajo se centra en este grupo de incidencias.

Desde la entrada en vigor del **Reglamento (CE) 261/2004**³ en febrero 2005, las reclamaciones han experimentado un crecimiento constante, y el Convenio de Montreal, que también otorga indemnización por retraso, se ha visto relegado a un segundo lugar. Ya sea debido a la propia redacción del Reglamento, a la dificultad de entender e interpretar el Reglamento de la misma manera en los distintos países, a la complejidad del tema o a otros factores, **la interpretación del Reglamento ha sido sujeto a numerosas sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE)**, que, en opinión del autor, no se ha limitado estrictamente a interpretar el texto referente a las consultas expuestas, sino también ha pretendido cerrar (presuntas) lagunas de la norma. La consecuencia es que, hoy por hoy, el texto del Reglamento prácticamente no es entendible sin tener conocimiento de la amplia jurisprudencia del TJUE. Conocedora de este problema, **la Comisión de la Unión Europea se ha visto en la obligación de publicar una guía con directrices sobre la interpretación del Reglamento, basándose en la jurisprudencia del TJUE**.⁴

Si el Reglamento aplica al vuelo en cuestión, y se da una de las circunstancias previstas en la normativa, como retraso, cancelación de vuelo, denegación de embarque o cambio de clase (“downgrading”), el pasajero puede tener los siguientes derechos principales: **derecho a compensación** (artículo 7), **derecho al reembolso o transporte alternativo** (artículo 8) y **derecho a atención** (artículo 9).

Antes de entrar con detalle en lo que es el derecho más importante para el pasajero (al menos a primera vista y en la mayoría de los casos), el derecho a compensación, cabe indicar que **el derecho a atención incluye refrescos y comidas suficientes, aloja-**

³ Reglamento (CE) 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de febrero de 2004, por el que 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) n° 295/91.

⁴ Directrices interpretativas del Reglamento (CE) n° 261/2004, publicado el 15/06/2016 en el Diario Oficial de la Unión Europea: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52016XC0615%2801%29>

miento en un hotel si es necesario, transporte al hotel y medios de comunicación, y aplica en casos de retrasos de más de dos, tres o cuatro horas, según la distancia del vuelo, y que el artículo 8 obliga a la línea aérea a llevar al pasajero lo antes posible a su destino final, o, si el pasajero lo prefiere y el retraso es de más de cinco horas, **devolver el dinero pagado por el billete y, en su caso, llevarle de vuelta a su punto de origen.** Estos derechos aplican siempre que haya una cancelación, denegación de embarque o retraso de más de dos horas, independiente del motivo de la incidencia, es decir, incluso si la incidencia haya sido causada por fuerza mayor, como, por ejemplo, cierre del aeropuerto por mal clima.

DERECHO A COMPENSACIÓN SEGÚN EL REGLAMENTO (CE) 261/2004

Sin embargo, **el derecho más importante en la práctica y que ha revolucionado el sector,** es el **derecho a compensación,** estipulado en el artículo 7, y que asciende a 250 euros si la distancia del vuelo es menor de 1.500 km, a 400 euros si la distancia es entre 1.500 y 3.500 km, y a 600 euros para vuelos de más de 3.500 km de distancia⁵, aunque estas cantidades pueden ser reducidas a la mitad si la compañía ofrece un vuelo alternativo al pasajero que llega con menos de dos (vuelos hasta 1.500 km), tres (vuelos hasta 3.500 km) o cuatro (vuelos de más de 3.500 km) horas de retraso referente al itinerario original. El pasajero tiene derecho a ser compensado si se cumplen los siguientes requisitos:

1. El Reglamento aplica al vuelo que sufre la incidencia

Tal como establece el **artículo 3.1**, el Reglamento (CE) 261/2004 aplica a cualquier vuelo comercial de pasajeros de cualquier compañía (comunitaria y no comunitaria) despegando desde un aeropuerto situado dentro de la Unión Europea, y también para los vuelos despegando desde un aeropuerto no comunitario con destino a un aeropuerto dentro de la Unión Europea, siempre y cuando la compañía operadora sea una compañía comunitaria. En este sentido, es importante tener en cuenta que **“transportista comunitario”** significa que la sede principal de la línea aérea se encuentra en un país de la Unión Europea, y

“MIENTRAS QUE LOS JUZGADOS DE ESPAÑA OTORGAN INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS MORALES EN CASO DE RETRASO, EN ALEMANIA Y EN OTROS PAÍSES DE LA UNIÓN EUROPEA ES PRÁCTICAMENTE IMPOSIBLE CONSEGUIR DAÑOS MORALES POR EL MERO HECHO DE SUFRIR EL RETRASO O LA CANCELACIÓN DE UN VUELO”

que la licencia de explotación como línea aérea comercial (Certificado de Operador Aéreo, siglas en inglés “AOC”) haya sido otorgada por un estado miembro. Sin embargo, no es suficiente que una línea aérea de un tercer país tenga oficina o sucursal abierta en un país de la Unión Europea.

Aunque hoy por hoy este punto no suele dar problemas, cabe recordar que ni la nacionalidad, ni el lugar de residencia del pasajero tienen influencia sobre la aplicación del Reglamento.

2. El pasajero tiene reserva confirmada para un vuelo comercial sujeto al Reglamento

En este sentido, se excluyen los billetes gratuitos y los billetes que no estén a disposición del público, como por ejemplo los billetes otorgados por la línea aérea a sus empleados, sujeto a espacio.

3. El pasajero se presenta a la facturación a la hora indicada en el billete

Teniendo en cuenta que **hoy por hoy la gran mayoría de la facturación se lleva a cabo on-line**, hay que entender este requisito en el sentido de que el pasajero tiene que presentarse a tiempo en el mostrador de facturación o en la puerta de embarque, si ya ha facturado con anterioridad. Por lógica, si la compañía cancela el vuelo con antelación, este requisito no aplica.

⁵ Salvo para vuelos intracomunitarios, donde el máximo es de 400 €, aunque la distancia sea mayor a 3.500 km.

4. El pasajero sufre denegación de embarque, cancelación de vuelo o retraso

La denegación de embarque suele ser ocasionada por **overbooking** (sobreventa) o por problemas con la reserva, y no suele traer mayores problemas jurídicos. Lo mismo ocurre con la cancelación de un vuelo, definida en la propia norma como “*la no realización de un vuelo programado y en el que había reservada al menos una plaza*”, en cuyo caso habría que tener en cuenta, sin embargo, que no hay derecho a compensación si la compañía avisa al pasajero con al menos 14 días de antelación de la cancelación.

La cuestión de posibles compensaciones en caso de retraso de un vuelo estaba discutida durante los primeros años del Reglamento, y ha sufrido un giro total a raíz de **la sentencia del TJUE en el caso *Sturgeon*⁶, confirmada posteriormente en el caso *Folkerts*⁷**, mediante la cual el TJUE indica que un pasajero que sufre un retraso mayor a tres horas sufre las mismas molestias que un pasajero de un vuelo cancelado, y, por lo tanto, tiene derecho a recibir la compensación estipulada en el artículo 7 del Reglamento. Esta sentencia **está causando un gran número de reclamaciones y demandas**, ya que los retrasos mayores a tres horas son mucho más frecuentes que las cancelaciones de vuelos.

5. La incidencia no ha sido causada por circunstancias extraordinarias

En principio, la compañía queda exonerada de la obligación de compensar a los pasajeros, si la incidencia (retraso, cancelación, etc.) ha sido causada por circunstancias extraordinarias. En este sentido, **el TJUE ha ido reduciendo mediante varias sentencias durante los años la aplicación del término “circunstancia extraordinaria”**, excluyendo, por ejemplo, averías técnicas, aunque las mismas hayan surgido inesperadamente y no sean imputables a falta de mantenimiento⁸, indicando que, salvo excepciones como actos de sabotaje o defectos de fabricación ocultos, un defecto técnico, aunque sea inesperado e inevi-

table, es inherente al ejercicio normal de la actividad de transportista aéreo, y, por lo tanto, no puede considerarse circunstancia extraordinaria⁹. Siguiendo este criterio de inherencia a la actividad de una línea aérea, ni siquiera la colisión de una escalerilla móvil de embarque, manejado por un tercero, con una aeronave puede considerarse una circunstancia extraordinaria¹⁰. Recientemente, el TJUE ha dado un pequeño respiro a las líneas aéreas, indicando que “*el daño causado al neumático de una aeronave por un cuerpo extraño que se hallaba en la pista de un aeropuerto está comprendido en el concepto de circunstancia extraordinaria*”¹¹. Este supuesto se suma, por lo tanto, a los **típicos casos de circunstancia extraordinaria, como problemas meteorológicos, huelga de terceros, cierre del aeropuerto, entre pocos otros.**

Sin embargo, en esta sentencia el TJUE recuerda que se tienen que cumplir dos requisitos para que la línea aérea quede exonerada del pago de compensación. En primer lugar, **debe haber circunstancia extraordinaria**, y, en segundo lugar, **la línea aérea tiene que hacer todo lo posible para evitar que el evento extraordinario provoque la cancelación o el gran retraso**. Por ejemplo, la línea aérea no puede esperar hasta que la aeronave dañada esté reparada, sino tiene que buscar soluciones más rápidas, incluyendo el endoso de los pasajeros en vuelos alternativos, charterar una aeronave de sustitución, etc. En muchos casos es muy difícil y costoso para la compañía cumplir con este segundo requisito.

INDEMNIZACIÓN O COMPENSACIÓN EN CASOS QUE NO APLICA EL REGLAMENTO (CE) 261/2004

Mientras que los juzgados en España, al igual que juzgados de otros países, suelen seguir las grandes líneas de jurisprudencia establecida por el TJUE, por el otro lado es cierto que **las decisiones de juzgados españoles se diferencian en varios puntos de sentencias emitidas en otros países**. En concreto, las diferencias entre la jurisprudencia en España y la de Reino Unido y Alemania (entre otros),

⁶ Asuntos C-402/07 y C-437/07, *Sturgeon* y otros, Sentencia de fecha 19/11/2009.

⁷ Asunto C-11/11, *Folkerts*, Sentencia de fecha 26/02/2013.

⁸ Asunto C-549/07, *Wallentin-Hermann*, Sentencia de fecha 22/12/2008.

⁹ Asunto C-257/14, *van der Lans*, Sentencia de fecha 17/09/2015.

¹⁰ Asunto C-394/14, *Siewert*, Sentencia de fecha 14/11/2014.

¹¹ Asunto C-501/17, *Pauels*, Sentencia de fecha 04/04/2019.

es muy importante en casos de reclamación por retraso o cancelación en vuelos donde no aplica el Reglamento.

Como se ha explicado anteriormente, **el Reglamento (CE) 261/2004 otorga compensación automática de entre 250 y 600 euros, sin necesidad para el pasajero de acreditar haber sufrido daños.**

Pues bien, en caso de sufrir un retraso u otra incidencia en un vuelo al cual no aplica el Reglamento (por ejemplo, vuelo entre una ciudad no comunitaria a una ciudad situada en España, operado por una compañía no comunitaria), el pasajero puede reclamar indemnización por los daños sufridos en base al **artículo 19 Convenio de Montreal**. Aunque el Convenio establece la responsabilidad objetiva de la línea aérea, en el sentido de que no es necesaria que la misma haya actuado con culpa, no otorga compensación automática, sino que obliga al pasajero a acreditar y probar cualquier daño sufrido.

Los daños sufridos pueden ser materiales o morales, y la gran diferencia en este sentido es que los juzgados de España entienden que un mero retraso de un vuelo puede causar daños morales, mientras que el concepto de daño moral se entiende de una forma mucho más restringida en el Reino Unido y en Alemania.

Mientras que los juzgados de España otorgan indemnización por daños morales en caso de retraso, muchas veces sin ser exigente en cuanto a la acreditación de tales daños, **en Alemania y en varios otros países de la Unión Europea es prácticamente imposible conseguir daños morales por el mero hecho de sufrir el retraso o la cancelación de un vuelo.**

Adicionalmente, abriendo aún más la brecha en este sentido, hay cierta tendencia (aunque no pacífica) en España de aplicar el Reglamento (CE) 261/2004 de forma análoga a estos vuelos, para determinar la cuantía de los daños morales¹². **La diferencia de criterio en los países no puede ser mayor**, ya que mientras un pasajero puede obtener una indemniza-

“LA STJUE DE 26 DE FEBRERO DE 2013 ESTÁ CAUSANDO UN GRAN NÚMERO DE RECLAMACIONES Y DEMANDAS, YA QUE LOS RETRASOS MAYORES A TRES HORAS SON MUCHO MÁS FRECUENTES QUE LAS CANCELACIONES DE VUELOS”

ción “automática” de 600 euros en España, sin necesidad de acreditar los daños (morales), la misma demanda se desestimaría por completo en Alemania o en el Reino Unido.

No cabe duda de que esta diferencia de criterio referente a otros países, junto a otros factores, como cierta permisividad de juzgados en España de aceptar su competencia (internacional) o la falta de riesgo referente a costas en demandas por menor cuantía de 2.000 euros, es una de las causas principales por el dramático aumento de las demandas presentadas contra líneas aéreas en España.

ALGUNOS CONSEJOS PRÁCTICOS

Para los pasajeros que sufren una incidencia en un vuelo, es importante saber en primer lugar **dónde presentar su reclamación**. Aunque los mismos aeropuertos tienen formularios de AENA para efectuar la reclamación, en la práctica la mejor solución parece presentar la primera reclamación **en la página web de la compañía, utilizando el formulario on-line** que suelen facilitar la gran mayoría de las líneas aéreas¹³. La ventaja es que son formularios preestablecidos, que contienen la información necesaria para la aerolínea, y que la reclamación llega directamente al Departamento de Atención al Cliente de cada compañía. Todo ello, sin perjuicio de que antes de poner la demanda, conviene evaluar si corresponde presentar reclamación extrajudicial de forma fehaciente, por ejemplo, mediante burofax.

¹² Audiencia Provincial de Barcelona, Sentencia 377/2017 de fecha 21/09/2017

En sentido contrario: Audiencia Provincial de Madrid, Sentencia 350/2013 de fecha 09/12/2013.

¹³ Algunos ejemplos:

Ryanair: https://eu261compensationclaims.ryanair.com/index.php?l=es_ES

Iberia: <https://www.iberia.com/es/relaciones-cliente/>

Si la compañía no contesta de forma satisfactoria y es imprescindible presentar la **demanda**, solamente cabe recordar que la misma habría que presentarla **ante el correspondiente Juzgado de lo Mercantil**, y que es imprescindible mencionar y acreditar ciertos puntos básicos como la condición de pasajero del demandante, el hecho de haber embarcado en el vuelo mediante la tarjeta de embarque (o haber intentado embarcar), la incidencia sufrida, el hecho de haber reclamado de forma extrajudicial, etc.

Para las compañías aéreas es importante mantener un registro sobre cada incidencia, incluyendo el motivo de la misma, y al ser posible con la correspondiente documentación. Teniendo en cuenta que **el plazo para contestar a una demanda es de solamente diez días hábiles**, y que en muchos casos la central esté ubicada en otro país, es importante asegurar que este registro tiene fácil acceso, y que se pueda sacar la información de cada vuelo fácil y rápido.

Teniendo en cuenta lo indicado a lo largo del artículo, y, evidentemente, dependiendo del contenido de la demanda, una contestación típica a una demanda podría incluir los siguientes Hechos, a desarrollar posteriormente en los Fundamentos de Derecho, según el criterio de cada letrado:

HECHOS

PRIMERO.- *Información sobre la compañía demandada*

Puede ser importante indicar que se trata de una compañía no comunitaria, adjuntando el AOC (licencia de explotación o Certificado de Operador Aéreo), sobre todo si se trata de un vuelo saliendo desde un aeropuerto fuera de la Unión Europea, ya que el Reglamento (CE) 261/2004 no aplica en este caso a compañías no comunitarias.

SEGUNDO.- *Verificar si todos los hechos relevantes fueron mencionados y acreditados en la demanda, y, en caso contrario, indicarlo en este punto*

TERCERO.- *Indicar si existen circunstancias extraordinarias que podrían justificar el retraso, la cancelación o la incidencia*

Si la incidencia fue causada por circunstancias extraordinarias, hay que explicarlo de forma detallada, adjuntando los documentos que puedan justificar tal circunstancia.

CUARTO.- *(En caso de vuelos no sujetos al Reglamento, o si se reclaman daños adicionales) Verificar si los daños morales y/o mate-*

BIBLIOGRAFÍA www.globaleconomistjurist.com

ARTÍCULOS JURÍDICOS

- ROMERO PORRO, ANA. *Reclamaciones frente a aerolíneas: cuándo tiene el pasajero derecho a una indemnización*. Noviembre 2014. Economist&Jurist N°185 (www.economistjurist.es)
- PORTO, ALEJANDRA. *Incumplimientos de la normativa vigente por parte de las Compañías Aéreas en perjuicio del consumidor*. Marzo 2011. Economist&Jurist N° 148 (www.economistjurist.es)
- CARRIÓN, MARÍA LUISA. *Aerolíneas: pérdidas de equipaje, retrasos, cancelaciones y overbooking. Cómo reclamar y qué*. Marzo 2007. Economist&Jurist N°. 108 (www.economistjurist.es)
- TORÀ, AUGUST. *Normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos*. Abril 2005. Economist&Jurist N° 89 (www.economistjurist.es)
- RUIXO, CONCHI Y PRIETO, JOSÉ LUIS. *Nuevas normas protectoras de los pasajeros aéreos. Aprobada la propuesta de un nuevo Reglamento*. Marzo 2004. Economist&Jurist N° 78 (www.economistjurist.es)

riales fueron acreditados suficientemente, y en caso contrario, indicar la falta de acreditación de los mismos

QUINTO.- *Otros hechos relevantes*

Por ejemplo, en caso de reclamación directa por parte de un **claim farm**, en base a la cesión de crédito del pasajero, es importante revisar si el contrato de cesión de crédito cumple con los requisitos legales, teniendo en cuenta que últimamente había varias sentencias que declaran nula la cesión de crédito, niegan la legitimación activa y desestiman la demanda por este motivo¹⁴.

CONCLUSIONES

- De acuerdo a los datos estadísticos mencionados al principio del artículo, cada vez hay más vuelos y pasajeros, tanto en España como en otros países. Lamentablemente, incidencias en el transporte aéreo son inevitables, y los pasajeros van a seguir sufriendo retrasos y cancelaciones de vuelos. Adicionalmente, hay un conocimiento muy amplio de los pasajeros sobre sus derechos en caso de sufrir incidencias, debida a la publicidad dada por las autoridades, las gestoras de los aeropuertos, las propias compañías aéreas, y los llamados “claim farms”, es decir, despachos especializados en asistir a pasajeros en la reclamación de sus derechos contra líneas aéreas o incluso en adquirir estos derechos y reclamar en su propio nombre. No podemos olvidar en este contexto, además, que muchas líneas aéreas tienen deficiencias en el manejo de reclamaciones y en asumir el pago de compensaciones. Si se suma a esta situación el hecho de que los juzgados de España otorgan en muchos casos mayor indemnización que los juzgados en otros países, que demandas hasta la cuantía de 2.000 euros en España prácticamente no tienen riesgo de costas para las partes, y que hay cierta tendencia de los juzgados en España de admitir su competencia (internacional) más fácil que los juzgados en otros países en demandas comparables, es muy fácil pronosticar que la avalancha de demandas y reclamaciones extrajudiciales contra líneas aéreas va a seguir aumentando, sin que haya otra solución a la vista que una posible modificación de la normativa¹⁵

¹⁴ Sentencia del Juzgado Mercantil nº 7 de Madrid, de fecha 10 de mayo de 2018; Sentencia del Juzgado de lo Mercantil nº 14 de Madrid, de fecha 6 de marzo de 2019.

¹⁵ Por ejemplo, el Proyecto de Modificación del Reglamento (CE) 261/2004, ahora mismo suspendido, prevé ampliar el tiempo mínimo de retraso compensable en vuelos de larga distancia de tres horas a siete horas (propuesta del Parlamento) o incluso a doce horas (propuesta original de la Comisión), lo cual reduciría las reclamaciones en caso de retraso de una manera importante.