



FACULTAD DE DERECHO

FACTORES PATOLÓGICOS DEL TRANSPORTE AÉREO Y MARCO FISCAL APLICABLE

Autor: Gerardo Montells Jiménez

5º E-3 Analytics - Doble Grado en Business Analytics y Derecho

Area de Derecho Financiero y Tributario

Madrid

Marzo 2026

PREFACIO

Suelen decir que “parte del viaje, es el final”. De este modo, y usando la línea de mi trabajo como inspiración, aprovecho para poner palabras a lo que ahora se convierte en el fin de mi corto pero intenso trayecto en la Santa Casa.

Como la mayoría de los viajes, el trayecto comenzó desde el aeropuerto que aún considero mi casa, y el mismo que me convirtió en la persona que hoy soy: el Everest School. Ahí aprendí a mirar *Semper Altius* y no pude encontrar para ello mejor compañía.

Durante los últimos 5 años recorriendo Madrid, Nueva York, Michigan o Viena, he compartido vuelo con compañeros, profesores, tutores y jefes de estudio en los que he podido ver la excelencia de ICADE cada día. Sin embargo, a pesar de las largas horas de vuelo y estudio, los distintos tramos de turbulencias y los vuelos con retraso que me guardo para poder coger en un futuro; lo que más agradezco son las amistades que he podido forjar con mis distintos compañeros de a bordo:

Algunos formaron parte de la tripulación desde el primer día. Otros se han ido subiendo en sus distintas escalas. Incluso, me ha tocado despedirme de alguno a lo largo del camino para que ahora pueda seguir mis vuelos desde arriba. La realidad es que todos ellos han dado y dan sentido a cada una de las millas que recorro en este viaje.

Entre todos ellos y antes de adentrarme de lleno en los nuevos vuelos que me deparen mis siguientes viajes, me gustaría pararme a agradecer a varios de ellos su apoyo:

En primer lugar, a mi mayor ejemplo en lo académico, lo profesional y, sobre todo, en casa: mis padres. Gracias por ser el combustible cuando todos los sensores me pedían aterrizar. Pero, sobre todo, gracias por el inmenso regalo de convertir la ilusión de un joven piloto en un deseo insaciable de recorrer el mundo.

En segundo lugar, a la Universidad Pontificia Comillas y todo su profesorado, por haber sabido reconducir la misma ilusión de aquel piloto que un día cruzó sus puertas en un profesional preparado para nuevos y altos vuelos.

Y, por último, a Él, que es “el Camino, la Verdad y la Vida”, que lleva el timón en cada milla de mi camino y que me regala una eternidad a la que aspirar.

A todos vosotros que me habéis acompañado en este viaje: nos vemos en el Cielo.

INDICE

I. Listado de Abreviaturas

II. Introducción

Objetivos y Enfoque del Trabajo

III. Desarrollo

Capítulo I – El Contrato de Transporte Aéreo y su Régimen Jurídico

1. Concepto y Naturaleza Jurídica
2. Marco Normativo Internacional y Comunitario
 - 2.1. El Convenio de Montreal (CM)
 - 2.2. El Reglamento (CE) 261/2004
 - 2.3. La Ley de Navegación Aérea de 1960 (LNA)

Capítulo II – Análisis de los factores patológicos

1. Concepto Jurídico de Incumplimiento Contractual
2. Aclaración del Término “Incumplimientos Patológicos”
3. Análisis de los Incumplimientos Relevantes en el Transporte Aéreo
 - 3.1. Denegación de Embarque u “Overbooking”
 - 3.2. Retrasos, Cancelaciones y el Límite de la Exoneración
4. La Carga de la Prueba y la Exención de Responsabilidad

Capítulo III – La responsabilidad civil y la fiscalidad de las indemnizaciones: Naturaleza jurídica y tratamiento en el IRPF

1. Naturaleza Jurídica de la Cuantía
 - 1.1. Alteración Patrimonial o Simple Indemnización Neutra
 - 1.2. El Principio de Renta Sustitutiva
2. Exención por Daños Personales
 - 2.1. Fundamentación en el Art. 7.d de la LIRPF
 - 2.2. Límites Exentos tras la enmienda de 2025
3. Tributación de las Compensaciones Automáticas
 - 3.1. Calificación jurídica de la “molestia” (Reglamento 261/2004)
 - 3.2. Integración en la base imponible general
4. Tributación de la Compensación por Daños Suplementarios
 - 4.1. Marco legal de la indemnización suplementaria

4.2. Daños morales y personales: requisitos para la exención (Art. 7.d LIRPF)

4.3. El lucro cesante como renta sustitutiva

4.4. Daños materiales y alteración patrimonial

5. Costas Judiciales e Intereses

5.1. Deducibilidad de los gastos de defensa

5.2. Los Intereses de Demora

Capítulo IV – La Recalificación Jurisprudencial del Daño Moral

1. La “Inexistencia de Baremo” de la DGT

2. El Daño Moral como Renta Sustitutiva

3. La Reforma del Convenio de Montreal como Baremo

4. Derecho Comparado y Asimetría Internacional

Capítulo V – Casos prácticos y soluciones

1. Aplicación de los Límites Revisados (2025)

1.1. Régimen de transitoriedad y retroactividad

1.2. Impacto en las provisiones de las aerolíneas

2. Vías de Reclamación y el Nuevo Sistema ADR

2.1. El paso del informe facultativo al título ejecutivo extrajudicial

2.2. Procedimiento, plazos y requisitos de procedibilidad

2.3. Ejecución de la decisión y tutela judicial efectiva

2.4. Análisis comparativo: eficiencia del sistema ADR frente a la vía judicial

3. Propuestas de Mejora

3.1. Armonización fiscal: inclusión de las compensaciones por “molestia” en el Art. 7.d LIRPF

3.2. Reforma del Reglamento 261/2004: debate sobre umbrales

3.3. Eliminación de la Asimetría informativa

3.4. Implementación de Contratos Inteligentes o Smart Contracts

3.4.1. Blockchain como arquitectura técnica

3.4.2. Precedentes en el sector

3.4.3. Naturaleza de la propuesta

3.4.4. Integración con el sistema ADR y la Ley
8/2025

3.4.5. Beneficios estratégicos

IV. Conclusiones

V. Bibliografía y documentación

Legislación

Jurisprudencia

Doctrina

Otras Fuentes

Índice de Tablas

I. LISTADO DE ABREVIATURAS

ADR - Alternative Dispute Resolution (Resolución Alternativa de Litigios)

AEAT - Agencia Estatal de Administración Tributaria

AESA - Agencia Estatal de Seguridad Aérea

BCE - Banco Central Europeo

BOE - Boletín Oficial del Estado

CM - Convenio de Montreal

DEG - Derechos Especiales de Giro

DGT - Dirección General de Tributos

IAG - International Airlines Group

IRPF – Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas

LCS - Ley de Contrato de Seguro

LIRPF - Ley del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas

LNA - Ley de Navegación Aérea de 1960

LO – Ley Orgánica

LSA - Ley de Seguridad Aérea

METAR - Meteorological Aerodrome Report

OACI - Organización de Aviación Civil Internacional

OCU - Organización de Consumidores y Usuarios

STS - Sentencia del Tribunal Supremo

TAF - Terminal Aerodrome Forecast

TEAC - Tribunal Económico-Administrativo Central

TGUE – Tribunal General de la Unión Europea

TJUE – Tribunal de Justicia de la Unión Europea

TRLCU - Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y
Usuarios

II. INTRODUCCIÓN

El tráfico aéreo mundial se encuentra en una fase de crecimiento exponencial, proyectando, según estimaciones de ACI World, alcanzar los 9.800 millones de pasajeros en 2025¹. Paralelamente, la cantidad de pasajeros con derecho a distintas compensaciones crece año a año de la mano de esta cifra. Evidencia de ello es que hasta 12,9 millones de pasajeros a nivel global cumplieron con los requisitos para obtener una compensación económica por distintas situaciones durante sus vuelos a lo largo del verano de 2024, como comparte un estudio de Air Help del mismo año².

El marco jurídico y fiscal que rige la responsabilidad de los transportistas aéreos y las compensaciones a los pasajeros es un tema de especial complejidad, donde confluyen normativas de carácter nacional y supranacional que dificultan el acceso al conocimiento y la efectiva reclamación por parte del ciudadano de a pie.

OBJETIVOS Y ENFOQUE DEL TRABAJO

El presente trabajo tiene como objetivo principal esclarecer los tipos de incumplimientos contractuales graves en el marco del transporte aéreo y analizar los distintos tipos de compensación correspondientes a cada uno de ellos. Más allá, se abordará también el tratamiento fiscal de estas indemnizaciones, que en ocasiones superan los estándares marcados por el Reglamento (CE) 261/2004 (en adelante, “Reglamento 261/2004”). Este análisis fiscal será el segundo foco temático del trabajo, centrado en el tratamiento fiscal de las cuantías compensatorias, principalmente en el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (IRPF).

El tercer y último propósito de este trabajo será, tratada la exención fiscal de las indemnizaciones y el fundamento legal de las mismas, sintetizar una serie de propuestas de mejora que faciliten el acceso ciudadano a información y ayuda. Estas tratarán de facilitar el resarcimiento correspondiente por parte de las compañías aéreas, así como propondrán medidas de control internas que protejan a los pasajeros dentro de las mismas.

¹ Forbes “El tráfico aéreo mundial alcanzará los 9.800 millones de pasajeros en 2025, un 3,7% más, según ACI World”, 2025.

² AirHelp, “Incidencias aéreas en verano: Informe de España 2024”, 2024. El estudio revela que 12,9 millones de pasajeros cumplieron los requisitos de compensación durante el verano de 2024.

METODOLOGÍA Y ESTRUCTURA

Para alcanzar estos objetivos, este trabajo empleará un enfoque teórico-práctico, basado en el método transversal para analizar las distintas situaciones a las que se enfrentan los pasajeros. Tratará las distintas normativas aplicables en el territorio español, revisando en detalle el Convenio de Montreal de 1999, el Reglamento (CE) 261/2004, y la Ley de Navegación Aérea de 1960 (LNA). Esta se complementará con el análisis de jurisprudencia clave y las investigaciones sectoriales recientes para ilustrar las distintas posibilidades que tienen los afectados, así como su consideración fiscal.

III. DESARROLLO

CAPÍTULO I – EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO Y SU RÉGIMEN JURÍDICO

1. CONCEPTO Y NATURALEZA JURÍDICA

Desde la perspectiva jurídica, el Contrato de Transporte Aéreo se configura como un negocio jurídico bilateral, oneroso y sinalagmático, donde distintas partes se obligan recíprocamente conforme a su voluntad. Por este, el transportista se compromete, a cambio del cobro de una tarifa, a efectuar el desplazamiento de las personas o mercancías objeto del contrato empleando una aeronave. A diferencia de las definiciones doctrinales que únicamente se fijan en el propio traslado, la concepción moderna defiende que este contrato trasciende el mero desplazamiento físico, convirtiéndose así en una relación de consumo de adhesión. De este modo, el pasajero no negocia las condiciones, si no que se adhiere a una serie de condiciones generales preestablecidas impuestas unilateralmente por la aerolínea, siéndoles a estas exigible una conformidad rigurosa con el Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios (TRLUCU).

La naturaleza jurídica de esta relación contractual se sustenta por tanto en tres pilares fundamentales:

- El contrato de adhesión y control de abusividad: Acorde a la cual, la aerolínea impone las cláusulas que regirán el transporte y que serán objeto de un exhausto control judicial para evitar abusos debido a la asimetría contractual. Así se aprecia, por ejemplo, en la STS 554/2021, donde se determinó la nulidad de las cláusulas que imponen una ley extranjera por obstaculizar el acceso a la justicia del consumidor español. Asimismo, se ha declarado nula la prohibición de pago en efectivo para servicios adicionales, protegiendo el curso legal del euro bajo el Art. 128 del TFUE³.
- Obligación de Resultado y no de Medios: El contrato de transporte aéreo impone al transportista una obligación de resultado absoluta. El objeto del contrato no es la prestación de servicios de navegación, sino la llegada efectiva al destino. Por tanto, el mero incumplimiento del resultado (llegada tardía o falta de llegada)

³ Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, versión consolidada (de 26 de octubre de 2012). El Art. 128 fundamenta la nulidad de la prohibición de pago en efectivo al poseer el euro curso legal liberatorio ilimitado.

genera una presunción iuris tantum de incumplimiento, trasladando la carga de la prueba a la compañía aérea.

- **Carácter Sinalagmático y Bilateral:** Genera una reciprocidad de prestaciones interdependientes para las partes, donde la llegada efectiva al destino se convierte en el objeto de contrato.

2. MARCO NORMATIVO INTERNACIONAL Y COMUNITARIO

La regulación del espacio aéreo no se articula a través de un cuerpo normativo único, si no en un sistema de concurrencia normativa. En este escenario, coexisten el Derecho de la Unión Europea, los Tratados Internacionales y la legislación española, exigiendo una interpretación basada en los principios de primacía, especialidad y unificación internacional.

2.1. El Convenio de Montreal (CM)

Actúa como la norma marco de carácter universal con el objetivo de unificar el derecho aeronáutico global. Actuando como piedra angular, supera la fragmentación del Tratado de Varsovia persiguiendo una unificación de criterios sobre la responsabilidad civil.

El CM introduce un sistema de responsabilidad objetiva para daños personales y una responsabilidad basada en la presunción de culpa para retrasos y equipajes. La cuantificación de la responsabilidad se realiza mediante los Derechos Especiales de Giro (DEG), una unidad de cuenta definida por el Fondo Monetario Internacional que asegura la uniformidad indemnizatoria frente a las fluctuaciones de las divisas nacionales.

Un aspecto crítico, resaltado por la jurisprudencia española, es que los conceptos del CM son autónomos. Según la STS 554/2021, los tribunales nacionales deben realizar una interpretación uniforme de estos conceptos sin depender de sus respectivos derechos internos, garantizando así que un pasajero reciba el mismo trato jurídico independientemente del país donde litigue⁴.

⁴ Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil), núm. 554/2021, de 20 de julio (ECLI:ES:TS:2021:3073). Determina la nulidad de las cláusulas de sumisión a ley extranjera (en este caso, legislación Irlandesa) por obstaculizar el acceso a la justicia del consumidor español.

Este convenio es fundamental para reclamar daños que excedan la asistencia inmediata, como el daño moral o lucro cesante.

2.2. El Reglamento (CE) 261/2004

Constituye la *lex specialis* del ordenamiento europeo, buscando resarcir el daño efectivamente probado y actuando como herramienta de protección mínima estandarizada para el pasajero. Su función no es solo resarcitoria, sino disuasoria, imponiendo compensaciones automáticas frente a interrupciones del viaje:

- Aplicabilidad Directa y Naturaleza Disuasoria: La Sentencia del Tribunal Supremo 554/2021⁵ ratifica el efecto directo del Reglamento 261/2004 en el ordenamiento jurídico español. Siguiendo la doctrina establecida por la Gran Sala del TJUE en los Asuntos Acumulados Nelson (C-581/10 y C-629/10)⁶, se confirma que el objetivo de la norma trasciende la mera reparación del daño, adquiriendo una naturaleza eminentemente disuasoria frente a las praxis operativas de las aerolíneas a través de compensaciones automáticas estandarizadas de 250€, 400€ y 600€.
- La Relación de Especialidad: El Reglamento constituye la *lex specialis* frente al Convenio de Montreal en supuestos de interrupción del transporte. No obstante, conforme a la doctrina consolidada en la STS 554/2021⁷, el sistema de compensación automática es plenamente compatible con el resarcimiento de daños suplementarios (materiales o morales). Al amparo del Art. 12⁸ del Reglamento y del propio Convenio, el pasajero mantiene el derecho a acreditar perjuicios adicionales para alcanzar una reparación integral que supere los umbrales estandarizados del baremo europeo.

⁵ STS (Sala de lo Civil) núm. 554/2021, de 20 de julio (ECLI:ES:TS:2021:3073). Esta sentencia unifica doctrina sobre la interpretación de los Reglamentos comunitarios y su integración con el Convenio de Montreal en el Derecho español

⁶ STJUE (Gran Sala) de 23 de octubre de 2012, Asuntos acumulados Nelson y otros (C-581/10 y C-629/10, ECLI:EU:C:2012:657). Sentencia fundamental que equipara el derecho a compensación por retraso con el de cancelación y define su naturaleza disuasoria

⁷ STS (Sala de lo Civil) núm. 554/2021, de 20 de julio (ECLI:ES:TS:2021:3073), op. cit. Establece la autonomía de los conceptos del Convenio de Montreal y la compatibilidad de las acciones de resarcimiento suplementario

⁸ Art. 12 del Reglamento (CE) n.º 261/2004. La norma prevé explícitamente que la compensación estandarizada se concede "sin perjuicio" de las indemnizaciones adicionales que puedan corresponder bajo otros cuerpos legales.

Tabla 1: Derechos de compensación estandarizada - Art. 7 del Reglamento CE

	Distancia de vuelo		
	Hasta 1.500 km	Entre 1.500 y 3,500 km	Superior a 3.500 km
Intracomunitarios	Hasta 250,00€	Hasta 400,00€	Hasta 400,00€
Extracomunitarios	Hasta 250,00€	Hasta 400,00€	Hasta 600,00€
<i>Según el art. 7.2, existe la posibilidad de reducir la compensación al 50% cuando se ofrezca un transporte alternativo al pasajero con una diferencia en la hora de llegada:</i>			
Intracomunitarios	Inferior a 2 horas	Inferior a 3 horas	Inferior a 3 horas
Extracomunitarios	Inferior a 2 horas	Inferior a 3 horas	Inferior a 4 horas

2.3. La Ley de Navegación Aérea de 1960 (LNA)

La Ley 48/1960 (LNA) es la tercera pata del derecho aeronáutico aplicable en España y parte del derecho interno español. Aunque su ámbito de aplicación se ha visto reducido por la primacía de las normas internacionales y comunitarias, sigue siendo esencial en el transporte doméstico y como norma de integración para aquello que no quede previsto en el CM o el Reglamento 261/2004.

Un punto de especial interés para este TFG es la capacidad de las partes para mejorar las condiciones legales, como ya mencionábamos en el punto anterior. La STS 388/2014 establece un precedente fundamental: aunque la LNA y el CM fijan límites de responsabilidad mínimos, el principio de autonomía de la voluntad permite al transportista estipular límites más elevados a través de seguros voluntarios. En aquellos casos donde la aerolínea contrate una póliza superior a la legal (sírvese el ejemplo de 325.000 euros de la STS 388/2014), el asegurador queda obligado a responder por esta cantidad, sin que pueda invocar los límites más bajos de la LNA o el CM para reducir la indemnización al contratante⁹.

La LNA actúa como suelo normativo, garantizando un régimen de responsabilidad civil de protección para aquellos casos donde hubiera faltaría normativa internacional

⁹ Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil), núm. 388/2014, de 4 de julio (ECLI:ES:TS:2014:4441). Establece que, si una póliza de seguro voluntario fija límites superiores a los legales, la aseguradora debe responder por dicha suma íntegra.

aplicable (vuelos no internacionales o situaciones específicas). Así, se asegura que la integridad y bienes del pasajero siempre resulte protegidos.

Tabla 2: Comparativa del Régimen de Responsabilidad entre el Convenio de Montreal, el Reglamento 261/2004 y la Ley de Navegación Aérea

Ámbito	Convenio de Montreal	Reglamento 261/2004	Ley de Navegación Aérea
Jerarquía y Ámbito	Tratado Internacional. Unificación Global	Derecho Comunitario. Primacía de la UE	Derecho Nacional. Aplicación Supletoria o Doméstica
Foco del Resarcimiento	Daño real probado (patrimonial o moral)	Compensación estandarizada por la molestia	Daños baremados por el sistema de tráfico
Límites Económicos	Límites dinámicos en DEG	Importes fijos por distancia del vuelo	Límites legales mejorables por póliza voluntaria
Criterio Judicial Clave	Interpretación autónoma e internacional (STS 554/2021)	Compatibilidad con daños suplementarios	Prevalencia de límites contractuales superiores (STS 388/2014)
Prescripción / Caducidad	2 años para el ejercicio de la acción	Depende del derecho nacional (2-5 años)	Plazos cortos de protesta (7-21 días) y 6 meses-1 año para acciones

CAPÍTULO II – TIPOLOGÍA Y CONSECUENCIAS DE LOS INCUMPLIMIENTOS CONTRACTUALES

1. CONCEPTO JURÍDICO DE INCUMPLIMIENTO CONTRACTUAL

En el marco del transporte aéreo, el incumplimiento surge cuando la prestación ejecutada diverge del objeto fijado en el contrato que dio lugar a dicha prestación, activando así la responsabilidad del Art. 1101 del Código Civil. Para cuantificar la deuda

indemnizatoria, se utiliza la categorización de daño patrimonial propia de la dogmática civilista:

- Daño Emergente: El perjuicio económico real y efectivo, como las pernoctaciones, el transporte alternativo o el valor de bienes perdidos.
- Lucro Cesante: La ganancia lícita que el pasajero hubiera recibido y deja de percibir, como la pérdida de un contrato profesional o una oportunidad de negocio cierta.

La Audiencia Provincial de Barcelona, su sentencia de 2016 aporta un criterio fundamental para valorar estos daños. Ante la dificultad de cuantificar el perjuicio moral o el lucro cesante en accidentes o graves incumplimientos, se propone utilizar el límite mínimo de aseguramiento obligatorio¹⁰ como parámetro objetivo para asegurar el resarcimiento íntegro¹¹.

No obstante, este análisis general del daño se vuelve crítico cuando el incumplimiento reviste una gravedad tal que anula la causa misma del contrato. Este es el caso de los daños patológicos objeto de este trabajo, que se introducen en el siguiente epígrafe y analizarán en profundidad a lo largo del trabajo.

2. ACLARACIÓN DEL TÉRMINO “INCUMPLIMIENTOS PATOLÓGICOS”

En este el perímetro, los incumplimientos cuyo resarcimiento requieren de una mayor claridad doctrinal son aquellos, por su gravedad, desvirtúan la finalidad del contrato. La denegación de embarque, la cancelación o el gran retraso son los ejemplos más claros, ya que frustran el objetivo principal del pasajero, o la mercancía, de llegar a su destino. De aquí en adelante nos referiremos a estos como “incumplimientos graves” o “esenciales” para garantizar la precisión conceptual del TFG.

¹⁰ Reglamento (CE) nº 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos (DOUE L 138/1). Esta norma establece la obligación de los transportistas de disponer de una cobertura mínima de seguro de responsabilidad civil de 250.000 DEG por pasajero

¹¹ Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 15ª), núm. 165/2016, de 12 de julio (ECLI:ES:APB:2016:6336, ROJ: SAP B 6336/2016). Ante la inexistencia de un baremo específico para el transporte aéreo, propone el límite mínimo de aseguramiento obligatorio del Reglamento 785/2004 como un "parámetro objetivo de valoración" para el resarcimiento íntegro

3. ANALISIS DE LOS INCUMPLIMIENTOS RELEVANTES EN EL TRANSPORTE AÉREO

El estudio de los incumplimientos graves en el sector aeronáutico exige un análisis individualizado de cada una de sus categorías principales, a la naturaleza de la "patología" que afecta al servicio y el grado de desprotección del pasajero.

3.1. Denegación de Embarque u “Overbooking”

La denegación de embarque constituye un incumplimiento esencial que trasciende el mero exceso de reservas y se produce cuando la aerolínea impide a un pasajero acceder a su vuelo, a pesar de tener una reserva confirmada. Según la doctrina del TJUE en el asunto Finnair (C-22/11), este concepto abarca cualquier negativa de acceso por motivos operativos o de reorganización de escalas¹².

Este incumplimiento no solo genera al pasajero meros daños materiales, sino que se reconoce en la jurisprudencia la indemnización por pérdida de oportunidad, que será especialmente crítica cuando afecta a pasajeros en situaciones de salud vulnerable.

Veremos además casos más concretos, como el tratado en el fallo del asunto LATAM (C-238/22), que refuerza esta protección al establecer el derecho a compensación por denegación anticipada; eximiendo al pasajero de presentarse en el aeropuerto si ya ha sido informado de que no podrá volar¹³.

3.2. Retrasos, Cancelaciones y el Límite de la Exoneración

Un retraso se considerará prolongado y digno de compensación bajo el Reglamento 261/2004 cuando supere las 3 horas de retraso en la llegada al destino final. La cancelación por su parte dará derecho a compensación cuando no sea notificada al contratante con al menos 14 días de antelación, en caso de que el contratista no ofrezca una alternativa adecuada.

¹² Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Tercera), de 4 de octubre de 2012, Finnair Oyj v Timy Lassooy (Asunto C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604). Define la denegación de embarque como un concepto amplio que incluye motivos operativos o de huelgas de vuelos anteriores

¹³ Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Octava), de 26 de octubre de 2023, FW v LATAM Airlines Group SA (Asunto C-238/22, ECLI:EU:C:2023:815). Reconoce el derecho a compensación por denegación anticipada, eliminando la obligación del pasajero de presentarse al embarque si ya fue informado de la negativa

Un aspecto crucial de las compensaciones en estos casos es la compatibilidad de estas las sumas fijas preestablecidas con indemnizaciones adicionales por daños morales:

La aerolínea solo podrá eludir su responsabilidad en caso de concurrir circunstancias extraordinarias, que deberán ser apreciadas por los tribunales de forma restrictiva: los fallos técnicos o defectos de mantenimiento no se consideran extraordinarios, ya que forman parte del riesgo normal de la actividad comercial.

3.3. Incidencias en Equipaje y Accidentes a Bordo

El transportista es responsable en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso del equipaje. El Convenio de Montreal limita esta responsabilidad a 1.519 DEG (aproximadamente 1.920 € o 2.227,19\$) por pasajero, a menos que el viajero haya declarado un valor superior al facturar¹⁴.

Del mismo modo que en los casos anteriores y como prueba la Sentencia de la Audiencia Provincial de Girona, el resarcimiento material es compatible con el daño moral derivado de la aflicción y la incertidumbre, siempre que la perturbación sea de entidad suficiente. En la misma línea, la jurisprudencia reciente del TJUE ha reconocido también el derecho del pasajero a reclamar por el perjuicio causado por el retraso del equipaje incluso antes de recuperarlo, siempre que exista una certeza razonable del daño.

Finalmente, respecto a la integridad física, la responsabilidad objetiva bajo el Art. 17 del CM exige la existencia de un "accidente" (evento externo y anormal), excluyendo lesiones producidas por patologías internas del viajero ajenas a la navegación aérea¹⁵.

En todos estos casos es fundamental que el pasajero presente una reclamación escrita en los plazos establecidos por el Convenio de Montreal: 7 días para daños y 21 días para retrasos.

¹⁴ Ministerio de Asuntos Exteriores, Enmienda a los artículos 21 y 22 del Convenio de Montreal («BOE» núm. 50, de 27 de febrero de 2025)

¹⁵ Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 15ª), núm. 259/2010, núm. Rec. 458/2009, de 30 de julio (ECLI:ES:APB:2010:6532). Delimita el concepto de accidente como un “evento externo, anormal e imprevisto que se conecta con un riesgo inherente del transporte o la operación aeronáutica”

4. LA CARGA DE LA PRUEBA Y LA EXENCIÓN DE RESPONSABILIDAD

El régimen de responsabilidad en el transporte aéreo se fundamenta en un sistema de naturaleza cuasi objetiva, lo que conlleva una inversión del *onus probandi* en detrimento del transportista.

De este modo, la aerolínea no queda liberada de su obligación indemnizatoria mediante la mera alegación de ausencia de culpa, si no que deberá acreditar la concurrencia de "circunstancias extraordinarias" inevitables incluso habiendo adoptado toda medida considerada objetivamente razonable.

La jurisprudencia, siguiendo la interpretación restrictiva establecida por el TJUE en los asuntos Van der Lans (C-257/14) y Finnair (C-22/11), delimita de forma rigurosa la noción de "circunstancias extraordinarias" para evitar la indefensión del pasajero. Esta doctrina, que es la asumida por nuestro Tribunal Supremo en la STS 554/2021¹⁶, se fundamenta en los siguientes criterios:

Según el criterio sentado en el asunto Van der Lans¹⁷, fallos técnicos y averías mecánicas imprevistas se consideran riesgos propios del ejercicio normal de la actividad comercial de transporte y no constituyen en ningún caso circunstancias extraordinarias. Al formar parte del mantenimiento ordinario y el control efectivo de la aerolínea, estas incidencias no pueden trasladarse como una carga de soportabilidad al consumidor.

El asunto Finnair¹⁸, por otro lado, subraya que la exención no es automática si el daño se deriva de una deficiente planificación o reorganización de recursos posterior a un evento externo como la limitación de peso o sustitución de naves.

A modo de conclusión, la carga probatoria exige que la compañía demuestre una inevitabilidad absoluta del suceso, consolidando una protección robusta del pasajero frente a las ineficiencias operativas del sector.

¹⁶ Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) núm. 554/2021, de 20 de julio (ECLI:ES:TS:2021:3073)

¹⁷ STJUE de 17 de septiembre de 2015, asunto C-257/14 (Van der Lans contra KLM, ECLI:EU:C:2015:618). Esta sentencia es el referente absoluto para excluir las averías técnicas de la exención de responsabilidad, afirmando que "un problema técnico que salga a la luz durante el mantenimiento de una aeronave, o que sea consecuencia de la falta de mantenimiento de una aeronave, no puede considerarse una circunstancia extraordinaria"

¹⁸ STJUE de 4 de octubre de 2012, asunto C-22/11 (Finnair Oyj contra Timy Lassooy, ECLI:EU:C:2012:604) Afirma que el concepto de "denegación de embarque" "debe interpretarse en el sentido de que se refiere no sólo a las denegaciones de embarque debidas a situaciones de exceso de reserva, sino también a las denegaciones de embarque por otros motivos, como los motivos operativos"

CAPÍTULO III – LA RESPONSABILIDAD CIVIL Y LA FISCALIDAD DE LAS INDEMNIZACIONES: NATURALEZA JURÍDICA Y TRATAMIENTO EN EL IRPF

1. NATURALEZA JURÍDICA DE LA CUANTÍA

1.1. Alteración Patrimonial o Simple Indemnización Neutra

El análisis tributario parte del Art. 33.1 de la LIRPF, que define las ganancias y pérdidas patrimoniales como “variaciones en el valor del patrimonio del contribuyente que se pongan de manifiesto con ocasión de cualquier alteración en la composición de aquel”.

Así, cuando la indemnización se limita a reponer un bien perdido o un gasto incurrido, denominado “daño emergente”, no existirá ganancia patrimonial. El flujo monetario simplemente compensa una salida previa, manteniendo el valor neto del patrimonio constante, lo que hace que la indemnización quede fuera del hecho imponible del impuesto¹⁹.

La respuesta doctrinal se resume por tanto en el concepto de “Variación Patrimonial”. Según este, solo se computará ganancia cuando del resarcimiento se derive un aumento real en el valor del patrimonio del contribuyente respecto a su situación previa al siniestro²⁰.

1.2. El Principio de Renta Sustitutiva

En línea con lo anterior, toda cuantía que no repare un daño físico o material, sino que sustituya una renta que el contribuyente habría percibido de no existir el incidente, se someterá al principio de renta sustitutiva.

Esto principio implica precisamente que la indemnización mantendrá la misma calificación fiscal que la renta a la que reemplaza, pudiendo ser esta sus rendimientos del trabajo o actividades económicas, entre otras²¹.

¹⁹ Gómez-Acebo & Pombo, “Tratamiento fiscal de las exenciones por indemnizaciones en el IRPF”, 2 de marzo de 2025. Analiza la neutralidad del daño emergente frente al hecho imponible bajo el Art. 33.1 LIRPF

²⁰ Agencia Estatal de Administración Tributaria, Manual práctico de Renta 2024, Sección 7.6.3.8. Define la ganancia patrimonial solo cuando el resarcimiento excede el valor de adquisición del bien

²¹ Dirección General de Tributos (DGT), Resolución Vinculante de 11 de julio de 2019 (V1776-19) Aplica el principio de renta sustitutiva para calificar las indemnizaciones según la naturaleza de la renta que pretenden compensar o reemplazar

2. EXENCIÓN POR DAÑOS PERSONALES

2.1. Fundamentación en el Art. 7.d de la LIRPF

La letra d) del artículo 7 de la Ley 35/2006²² reconoce la exención de las indemnizaciones por responsabilidad civil por daños personales en la cuantía legal o judicialmente establecida. Para que esta exención opere sin intervención de un juez, la cuantía deberá estar tasada en una norma con rango de ley o un convenio internacional integrado en el derecho español.

2.2. Límites Exentos tras la Enmienda de 2025

Con la publicación de la Enmienda de los artículos 21 y 22 del Convenio de Montreal en el BOE el 27 de febrero de 2025, los límites de responsabilidad que actúan como umbral de exención fiscal han sido actualizados al alza²³.

Tabla 3: Indemnizaciones Exentas atendiendo al Convenio de Montreal²⁴

Concepto Indemnizatorio	Límite Exento	Equivalencia Normativa
Muerte o lesiones físicas	151,880 DEG (186.170€/ 213.156\$)	Art. 21.1 CM
Retraso del pasajero	6,303 DEG (7.726€/ 8.846\$)	Art. 22.1 CM
Daños morales (Equipaje)	1,519 DEG (1.862€/ 2.132\$)	Art. 22.2 CM

3. TRIBUTACIÓN DE LAS COMPENSACIONES AUTOMÁTICAS

3.1. Calificación Jurídica de la "Molestia" (Reglamento 261/2004)

A diferencia de las cuantías del Convenio de Montreal, las compensaciones de 250 €, 400 € y 600 € no suelen estar exentas. La DGT (Consultas V0240-17 y V3475-20) argumenta que estas cifras se abonan de forma objetiva por el mero incumplimiento del

²² Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (Art. 7.d), op. cit. Regula la exención de las indemnizaciones por daños personales en la cuantía legal o judicialmente establecida

²³ Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, Enmienda a los artículos 21 y 22 del Convenio de Montreal («BOE» núm. 50, de 27 de febrero de 2025), op. cit. Actualiza los límites de responsabilidad civil del transportista aéreo, estableciendo los nuevos umbrales de exención automática en Derechos Especiales de Giro

²⁴ Valores calculados según el tipo de cambio oficial del BCE a 17 de marzo de 2026

contrato de transporte ("molestia"), sin que se exija la acreditación de un daño físico o psíquico real que justifique la aplicación del Art. 7.

3.2. Integración en la Base Imponible General

Al no derivar de la transmisión de un elemento patrimonial previo, estas cuantías se integran íntegramente en la base imponible general (Art. 46.b LIRPF a sensu contrario). Esto penaliza al pasajero con tipos impositivos que pueden alcanzar el 47% en rentas altas, frente al tipo del ahorro (19-28%) que se aplicaría si procedieran de una venta.

4. TRIBUTACIÓN DE LA COMPENSACIÓN POR DAÑOS SUPLEMENTARIOS

A diferencia de las compensaciones automáticas, el resarcimiento por "daños suplementarios" (amparado en el Art. 12 del Reglamento 261/2004 y el Art. 22 del Convenio de Montreal) exige una prueba individualizada del perjuicio. Su tratamiento fiscal no es uniforme y depende estrictamente de la naturaleza del daño que se pretende reparar.

4.1. Marco Legal de la Indemnización Suplementaria

El derecho a reclamar una indemnización que exceda los límites estandarizados nace de la insuficiencia del baremo europeo para cubrir perjuicios de especial gravedad. Fiscalmente, estas cuantías se analizan bajo el prisma del Art. 33.1 de la LIRPF, que define las ganancias patrimoniales como las variaciones en el valor del patrimonio del contribuyente que se pongan de manifiesto con ocasión de cualquier alteración en su composición.

4.2. Daños Morales y Personales: Requisitos para la Exención (Art. 7.d LIRPF)

Para que una compensación suplementaria disfrute de exención, debe cumplir con la naturaleza de "daño personal", sea físico, psíquico o moral.

- Fundamento de la Exención: La DGT, en resoluciones como la V1776-19²⁵, aclara que, si la indemnización responde a una afectación psíquica o moral acreditada,

²⁵ Dirección General de Tributos (DGT), Resolución Vinculante de 11 de julio de 2019 (V1776-19), op. cit. Exención de indemnizaciones por daños morales bajo el Art. 7.d de la LIRPF. Afirma que "conforme

se considera un resarcimiento exento bajo el Art. 7.d de la LIRPF, siempre que no supere los límites legales del Convenio de Montreal o sea reconocida judicialmente.

- El Límite como Barrera Fiscal: Con la Enmienda de 2025, el límite para retraso del pasajero se sitúa en 6.303 DEG. Cualquier cuantía por daño moral que exceda este límite y no haya sido ratificada por un tribunal será tratada como ganancia patrimonial sujeta.

4.3. El Lucro Cesante como Renta Sustitutiva: Justificación de su No Exención

La afirmación de que el lucro cesante no puede estar exento se fundamenta en la aplicación estricta del principio de renta sustitutiva derivado de los Artículos 2 y 27.1 de la LIRPF. Dado que el lucro cesante no repara un menoscabo de un bien ya existente en el patrimonio, sino que compensa la pérdida de una ganancia que el pasajero habría obtenido de no existir el retraso, la ley exige que dicha cuantía reciba el mismo tratamiento que la renta a la que reemplaza. En el caso de particulares, la DGT subsume estas indemnizaciones como ganancias patrimoniales sujetas a la base imponible general.

Esta doctrina refrendada por la DGT sería paralelamente aplicable a las indemnizaciones aéreas por lucro cesante y sus costas judiciales²⁶. De este modo se sostiene que ningún importe de esta naturaleza esté exento, ya que su función es mantener la capacidad contributiva que el pasajero habría manifestado de haberse cumplido el contrato de transporte.

4.4. Daños Materiales y Alteración Patrimonial

En lo relativo al resarcimiento por daños materiales, como por ejemplo la pérdida de bienes que superen los 1.519 DEG establecidos en el BOE de 2025, el tratamiento fiscal se rige por la regla de neutralidad del daño emergente bajo el Art. 33.1 de la LIRPF.

con esta configuración normativa, el importe correspondiente a daños morales se encontraría amparado por la exención del artículo 7.d), en cuanto responde al concepto de renta exenta que se recoge en su primer párrafo, pues se trataría de una indemnización por responsabilidad civil por daños personales (morales en este caso)”

²⁶ Dirección General de Tributos (DGT), Resolución Vinculante de 2 de julio de 2025 (V1192-25). Califica las indemnizaciones afirmando que “al tratarse de una indemnización a la parte vencedora, la incidencia tributaria para esta parte viene dada por su carácter reparatorio del gasto de defensa y representación realizado por la parte vencedora en un juicio, lo que supone la incorporación a su patrimonio de un crédito a su favor o de dinero (en cuanto se ejercite el derecho de crédito) constituyendo así una ganancia patrimonial”

Según este precepto, solo se computará una ganancia patrimonial si la indemnización percibida supera el valor de adquisición o el valor contable del bien siniestrado. En la mayoría de los supuestos de transporte aéreo, donde la indemnización por equipaje busca cubrir el valor de reposición de objetos usados, el resarcimiento suele ser inferior al coste de adquisición original, lo que resulta en una ausencia de variación patrimonial y, por ende, en una “no sujeción” al impuesto. No obstante, si el pasajero obtuviera un beneficio económico neto por el siniestro, el exceso tributaría como ganancia patrimonial en la base imponible general²⁷.

5. COSTAS JUDICIALES E INTERESES

5.1. Deducibilidad de los Gastos de Defensa

Históricamente, las costas percibidas se consideraban una ganancia patrimonial bruta. Sin embargo, siguiendo la doctrina del TEAC y la reciente resolución de la DGT, en la consulta vinculante V1162-25, el litigante vencedor puede deducir del importe de las costas los gastos incurridos en el pleito en su representación necesaria²⁸.

Cabe recalcar que, en aquellos casos donde los gastos de defensa iguallen a las costas recibidas, el incremento patrimonial será cero, eliminando la carga tributaria sobre el resarcimiento procesal. Por tanto, solo existirá ganancia en aquellos casos donde las costas excedan el gasto real de defensa.

5.2. Los Intereses de Demora

La tributación de los intereses indemnizatorios también ha sido zanjada por el TEAC²⁹, que aclara que los intereses recibidos por el retraso en el abono de la indemnización son ganancias patrimoniales sujetas y no exentas. Estas deberán integrarse en la base imponible general, ya que no proceden de la transmisión de un activo, si no de la indemnización por la mora en el cumplimiento de una obligación³⁰.

²⁷ Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (Art. 33.1).

Define las ganancias y pérdidas patrimoniales como las variaciones en el valor del patrimonio puestas de manifiesto por cualquier alteración en su composición.

²⁸ TEAC, Resolución 00/06582/2019/00/00, de 1 de junio de 2020. Doctrina que permite que las costas judiciales solo tributen en el IRPF por el exceso sobre el coste real de la defensa

²⁹ TEAC, Resolución 00/02478/2022/00/00, de 29 de mayo de 2023. Unifica criterio tras el giro interpretativo del Tribunal Supremo, estableciendo que los intereses de demora percibidos por contribuyentes tienen naturaleza indemnizatoria y “están sujetos y no exentos del IRPF, debiendo tributar como ganancia patrimonial a integrar en la renta general.”

³⁰ Asociación de Profesionales de la Asesoría Fiscal y de Gestión Tributaria (APAFCV), Circular técnica de 30 de mayo de 2023, Tributación de los intereses de demora. Analiza la pérdida de la condición de renta

CAPITULO IV – LA RECALIFICACIÓN JURISPRUDENCIAL DEL DAÑO MORAL

El debate jurídico en el sector aeronáutico ha superado la fase de reconocimiento del derecho a resarcimiento, sin embargo, se adentra ahora en un conflicto de naturaleza sustantiva y tributaria.

El núcleo del problema reside en los requisitos para su apreciación, la calificación de la indemnización y la duda de si esta supone un incremento neto de riqueza o la mera restauración del equilibrio previamente quebrado. Esta ultima consideración será la que repercutirá en su carga tributaria.

Este capítulo trata la discrepancia entre la visión administrativa y el Principio de Reparación Integral defendido por la jurisprudencia.

1. LA “INEXISTENCIA DE BAREMO” DE LA DGT

La DGT, en resoluciones vinculantes como la V1776-19³¹, de julio de 2019, o la V0451-24³², de marzo de 2024, ha blindado una postura literalista del Art. 7.d de la LIRPF. Para comprender esta duda es necesario analizar la argumentación seguida por la Administración para denegar la exención fiscal de este tipo de indemnizaciones.

El Art. 7.d exige que la indemnización por daños personales o morales esté cuantificada mediante un baremo legal obligatorio o con reconocimiento judicial, pero la DGT sostiene que en el Reglamento 261/2004 no existe tal baremo, ya que las cuantías de 250 €, 400 € o 600 € no representan una valoración técnica del daño sino simples compensaciones estandarizadas a tanto alzado.

Como consecuencia, al no considerar dichas sumas un “daño valorado”, las califica como ganancias patrimoniales sujetas a la base imponible general, lo que puede

del ahorro para estos rendimientos tras la unificación de doctrina, subrayando que la nueva interpretación administrativa obliga a su gravamen según la escala progresiva del impuesto, incrementando significativamente la carga fiscal sobre el resarcimiento percibido por el pasajero

³¹ Dirección General de Tributos (DGT), Resolución Vinculante de 11 de julio de 2019 (V1776-19), op. cit. Afirma que la parte de la indemnización correspondiente al lucro cesante “deberá cuantificarse en el importe percibido como indemnización e integrarse en la base imponible general, conforme a lo establecido en el artículo 48 de la ley del Impuesto”

³² Dirección General de Tributos (DGT), Resolución Vinculante de 19 de marzo de 2024 (V0451-24). En un paralelismo con el caso de las indemnizaciones del Reglamento 261/2004, al tratarse de una pérdida de un beneficio esperado, afirma que la consideración de la indemnización por lucro cesante “no puede ser otra que la de ganancia patrimonial, en cuanto comporta la incorporación de dinero (el importe de la indemnización) al patrimonio de la consultante, correspondiéndose así con el concepto de ganancias y pérdidas patrimoniales que establece el artículo 33.1 de la Ley del Impuesto.”

llevar a que el Estado detraiga hasta un 47% de una cuantía que el legislador europeo diseñó con finalidad reparatoria y disuasoria para la compañía, e indemnizatoria para el consumidor.

Este formalismo administrativo pasa por alto que, al sustituir un bien inmaterial por su equivalente económico, la forma en la que se fija su cuantía no altera su naturaleza indemnizatoria.

2. EL DAÑO MORAL COMO RENTA SUSTITUTIVA

Frente al criterio de la AEAT, las Audiencias Provinciales defienden que si el objeto reparado no es renta, como lo es la integridad moral, el flujo económico que lo sustituye tampoco puede serlo.

Parte de la jurisprudencia ha consolidado esta línea interpretativa coherente sobre la naturaleza de las compensaciones del Reglamento 261/2004:

- La SAP Las Palmas 465/2009 aprecia que la cancelación o gran retraso de un vuelo genera automáticamente el derecho a compensación estandarizada del Art. 7 del Reglamento.³³
- La SAP Zaragoza 2771/2009 refuerza esta tesis confirmar la indemnización por denegación de embarque aéreo por retraso de un vuelo de enlace de la misma compañía³⁴.
- La SAP Girona 178/2010 distingue con claridad el daño material de la “aflicción psíquica”, consolidando la consideración del daño moral como una partida exenta por incidir directamente en la integridad del individuo³⁵.

En conjunto, estas resoluciones apoyan que las compensaciones del Reglamento 261 no generan una ganancia patrimonial gravable en el IRPF a pesar de no tratarse de

³³ Sentencia de la Audiencia Provincial de Las Palmas (Sección 4ª), núm. 165/2016, de 12 de julio (ECLI:ES:APGC:2009:3878). Establece la aplicación directa del Reglamento CE nº 261/2004 desde su entrada en vigor

³⁴ Sentencia de la Audiencia Provincial de Zaragoza (Sección 4ª), núm. 2771/2009, de 13 de octubre (ECLI:ES:APZ:2009:2771). Establece que el reglamento es aplicable a vuelos de compañías comunitarias con destino a un tercer país, siempre que el vuelo parta de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado Miembro, en su caso, Zaragoza

³⁵ Sentencia de la Audiencia Provincial de Girona (Sección 1ª), núm. 178/2010, de 10 de mayo (ECLI:ES:APGI:2010:768). Reconoce la sustantividad del daño moral como partida exenta, diferenciándola de los daños materiales y vinculándola directamente a la reparación de la integridad moral del pasajero.

indemnizaciones cuantificadas para cada caso, sino que reparan una lesión inmaterial perfectamente reconocida por los tribunales.

3. LA REFORMA DEL CONVENIO DE MONTREAL COMO BAREMO

El argumento administrativo sobre la "inexistencia de baremo" ha quedado desvirtuado doctrinalmente tras la publicación en el BOE de 27 de febrero de 2025 de los nuevos límites del Convenio de Montreal.

Este tratado internacional, que tiene rango de ley en nuestro ordenamiento interno, fija un límite de responsabilidad de 6.303 DEG para retrasos en el transporte de personas, que debería doctrinalmente constituir el baremo legal que la DGT afirma faltar.

Al publicarse oficialmente en España, este parámetro de valoración de la OACI debería actuar como el límite de exención automática para el Art. 7.d de la LIRPF, armonizando por fin el derecho civil con el tributario.

4. DERECHO COMPARADO Y ASIMETRÍA INTERNACIONAL

En la misma línea, la configuración fiscal española actual supone una vulneración sistémica del Principio de Efectividad y de la Cooperación Leal del Art. 4.3 TUE

Mientras el Reglamento 261/2004 busca elevar el nivel de protección a través de un efecto disuasorio, la DGT en sus Consultas Vinculantes V1776-19 y V0451-24 se mantiene en calificar estas indemnizaciones como ganancias patrimoniales, detrayendo hasta el 47% del resarcimiento mediante gravamen. Esta pérdida fiscal actúa como una barrera indirecta que desincentiva la reclamación, debilitando la fuerza coercitiva de la norma europea frente al transportista.

Así, esta política genera una asimetría injustificada en el Mercado Único. Frente al modelo español, Francia ha implementado el Décret n° 2025-772³⁶, en vigor desde febrero de 2026. Este decreto reforma el procedimiento judicial aplicable al contencioso de indemnización de pasajeros aéreos, buscando incentivar el acuerdo extrajudicial y la eficiencia de la justicia.

³⁶ Décret n° 2025-772 du 5 août 2025 relatif à la procédure civile simplifiée applicable aux demandes d'indemnisation liées aux retards, annulations de vols et refus d'embarquement (Journal Officiel de la République Française, 7 de agosto de 2025).

Doctrinalmente, la objeción de la DGT sobre la "inexistencia de baremo" ha quedado desvirtuada tras la publicación en el BOE de 27 de febrero de 2025 de la actualización del Convenio de Montreal, que fija el límite de responsabilidad por retraso en 6.303 DEG³⁷. Al ser un tratado internacional integrado en el ordenamiento interno, este constituye el parámetro objetivo exigido por el Art. 7.d de la LIRPF para la exención automática.

Resolver este bloqueo fiscal resulta imprescindible para que los Smart Contracts, propuestos en el próximo capítulo, puedan funcionar, ya que, sin seguridad jurídica en materia tributaria, cualquier sistema de ejecución automática inmediata será económicamente desfavorable para el pasajero.

CAPITULO V – CASOS PRÁCTICOS Y SOLUCIONES

1. APLICACIÓN DE LOS LIMITES REVISADOS (2025)

1.1. Régimen de Transitoriedad y Retroactividad

La entrada en vigor de los nuevos límites, “aplicables a todos los Estados Partes en el Convenio de Montreal a partir del 28 de diciembre de 2024”³⁸ generó un periodo de incertidumbre para los siniestros ocurridos y reclamados durante la transición de año y el mes de enero. La jurisprudencia actual resuelve estas dudas confirmando que el límite aplicable es el vigente en el momento de la ocurrencia del daño, no en el de la reclamación o sentencia³⁹.

1.2. Impacto en las Provisiones de las Aerolíneas

Desde una perspectiva financiera, la elevación de los techos de responsabilidad ha obligado a grupos como IAG, Ryanair y Lufthansa a reajustar sus provisiones por litigios en sus informes de 2025, tal y como vemos en el Annual Report de 2025 de Ryanair, que

³⁷ Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, Enmienda a los artículos 21 y 22 del Convenio de Montreal («BOE» núm. 50, de 27 de febrero de 2025, pp. 27091 a 27092), op. cit. Actualiza los límites de responsabilidad de los transportistas, fijando específicamente la cuantía de 6.303 DEG para casos de retraso en el transporte de personas

³⁸ Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, Enmienda a los artículos 21 y 22 del Convenio de Montreal («BOE» núm. 50, de 27 de febrero de 2025), op. cit. Establece la aplicabilidad técnica de los límites de 6.303 DEG para retrasos desde el 28 de diciembre de 2024, conforme al mecanismo de revisión del Art. 24 del Convenio

³⁹ Iberley (Sección Civil), Análisis doctrinal de 28 de febrero de 2025, Modificación de los límites de responsabilidad del Convenio de Montreal. Sostiene que la publicación en el BOE tiene naturaleza declarativa y no constitutiva respecto a la fecha de eficacia internacional, primando la fecha del siniestro para determinar el límite aplicable

afirma que “la dirección de la aerolínea ha confirmado en su último ejercicio fiscal la ampliación de sus pólizas de responsabilidad civil, ajustando sus coberturas a las nuevas exigencias indemnizatorias derivadas del marco legislativo de 2025”⁴⁰.

El incremento de un 25% en el techo por retraso (pasando de 5.046 a 6.303 DEG) ha elevado el coste unitario de las contingencias legales, especialmente en rutas de largo radio donde el "daño moral" es más fácilmente acreditable⁴¹.

2. VÍAS DE RECLAMACIÓN Y EL NUEVO SISTEMA ADR (“ALTERNATIVE DISPUTE RESOLUTION”)

2.1. El cambio del informe facultativo por el título ejecutivo extrajudicial

La entrada en vigor de la Ley 8/2025⁴² ha modificado sustancialmente el Art. 82 bis de la Ley de Seguridad Aérea, otorgando a las resoluciones de AESA, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, un carácter vinculante y ejecutivo.

Históricamente, el pasajero obtenía un informe no vinculante que obligaba a iniciar un juicio verbal desde cero si la aerolínea se negaba a pagar. Ahora con la reforma, la resolución debidamente certificada por AESA tendrá la consideración de título ejecutivo extrajudicial, permitiendo así al pasajero acudir directamente a la vía ejecutiva ante los Juzgados de lo Mercantil en caso de impago de la cantidad estimada.

2.2. Procedimiento, Plazos y Requisitos de Procedibilidad

El sistema de resolución de conflictos ADR es obligatorio y gratuito para la compañía aérea, pero mantiene su carácter voluntario para el pasajero, quien puede optar por la vía judicial ordinaria si así lo prefiere. Las fases procesales que seguir quedan ahora de la siguiente manera⁴³:

⁴⁰ Ryanair Holdings plc, Annual Report 2025 y Form 20-F (SEC) de 16 de mayo de 2025, p. 197. “Ryanair has extended its liability insurance to meet the appropriate requirements of the legislation”.

⁴¹ Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, Enmienda a los artículos 21 y 22 del Convenio de Montreal («BOE» núm. 50, de 27 de febrero de 2025). Esta publicación actualiza el límite de responsabilidad por retraso a 6.303 Derechos Especiales de Giro (DEG)

⁴² Ley 8/2025, de 29 de septiembre, por la que se modifican la Ley 48/1960 de Navegación Aérea y la Ley 21/2003 de Seguridad Aérea (BOE núm. 234, de 30 de septiembre de 2025). Introduce la vinculación obligatoria de las resoluciones de AESA y su reconocimiento como título ejecutivo extrajudicial

⁴³ Pérez Daudí, Vicente, “La imposición de los ADR ope legis y el derecho a la tutela judicial efectiva”, InDret: Revista para el Análisis del Derecho, núm. 2/2019, pp. 1-28. Analiza la constitucionalidad de obligar a las empresas a someterse a sistemas extrajudiciales de resolución de conflictos como paso previo a la vía judicial

Primero, la Reclamación Previa, que tiene como requisito *sine qua non* haber presentado una reclamación formal ante la aerolínea. El pasajero debe esperar un plazo de un mes (o recibir respuesta negativa) antes de elevar el conflicto a AESA.

Una vez interpuesta la reclamación previa, el plazo de Resolución del que AESA dispone es como máximo de 90 días naturales, dentro de los cuales deberá dictar resolución. Este plazo solo es prorrogable en casos de especial complejidad, siempre debidamente justificada.

Una vez notificada la resolución, la compañía dispone de un mes de cumplimiento voluntario. Transcurrido este tiempo sin abono, se habilita la vía de la ejecución forzosa⁴⁴.

2.3. La Ejecución de la Decisión y la Tutela Judicial Efectiva

La fuerza coercitiva de esta fórmula reside en la integración del Sistema ADR con el sistema judicial. Si la aerolínea incumple la resolución de AESA, el pasajero puede interponer una demanda ejecutiva a pesar de tratarse de un título no judicial.

En este proceso de ejecución, la aerolínea no podrá volver a discutir el fondo del asunto, sino que solo puede oponerse al pago por motivos tasados. Estos son el pago acreditado, la prescripción o el error en el título.

Del mismo modo que la aerolínea se puede oponer al pago por estos motivos, tanto el pasajero como la aerolínea mantienen el derecho de impugnar la resolución de AESA ante el Juzgado de lo Mercantil competente en un plazo de dos meses. No obstante, la interposición de la demanda de impugnación por parte de la aerolínea no suspende automáticamente la ejecutividad de la resolución de AESA, salvo que se solicite y conceda una medida cautelar específica⁴⁵.

⁴⁴ Aiyon Abogados, Nota jurídica de 19 de abril de 2022, Orden TMA/201/2022: Nuevo procedimiento de resolución de litigios a favor de usuarios de transporte aéreo: Detalla las fases del sistema ADR, el carácter gratuito y el plazo de cumplimiento voluntario

⁴⁵ Del Águila Martínez, Jesús, “Problemas que plantean las reclamaciones frente a AESA”, Revista de la Asociación de Jóvenes Investigadores, 2022, pp. 615. Defiende que “transcurrido un mes desde que se emita la decisión por la entidad especializada, y sin perjuicio del derecho de la compañía aérea de impugnar la decisión de la entidad, si la compañía aérea no cumpliera con la decisión, el pasajero podrá instar la ejecución ante el juzgado de lo mercantil competente”

2.4. Análisis Comparativo: Eficiencia del Sistema ADR vs. Vía Judicial

Tabla 4: Comparativa del Sistema ADR y la Vía Judicial como método de reclamación por impago

Parámetro de Análisis	Sistema ADR (Ley 8/2025)	Vía judicial (Juzgados Mercantiles)
Tiempo medio de cobro	4 - 5 meses (90 días res. + 30 días pago)	12 - 24 meses (según saturación)
Coste inicial	0 € (Procedimiento gratuito)	Variable (Tasa judicial si aplica / Abogado)
Complejidad técnica	Baja (Formulario online AESA)	Alta (Demanda formal y ratificación)
Carácter de la decisión	Título Ejecutivo Extrajudicial	Sentencia (Título Ejecutivo Judicial)
Obligatoriedad	Mandatario para la aerolínea	Obligatorio para ambas partes

3. PROPUESTAS DE MEJORA

El actual marco normativo, aunque reforzado por la Ley 8/2025 en el ámbito procesal, presenta todavía deficiencias estructurales que penalizan al pasajero. Mis siguientes propuestas buscan armonizar la eficacia del resarcimiento con la realidad operativa de 2026.

3.1. Armonización Fiscal: La Inclusión de las "Compensaciones por Molestia" en el Art. 7.d LIRPF

La mayor incoherencia del sistema actual es que el Convenio de Montreal permite exenciones por daños morales de hasta 6.303 DEG (7.732 €), mientras que la compensación de 600 € del Reglamento 261/2004 tributa hasta al 47%.

En esta misma línea de pensamiento, mi primera propuesta sería modificar la Ley 35/2006 (LIRPF) para calificar las compensaciones automáticas como "indemnizaciones por daños morales acreditados o personales".

De este modo, al considerarse un resarcimiento por el daño moral inherente al retraso, la molestia causada, estas cuantías deberían gozar de la misma neutralidad fiscal que las indemnizaciones judiciales. Así evitaríamos que Hacienda detraiga casi la mitad del resarcimiento en rentas altas.

3.2. Reforma del Reglamento 261/2004: El Debate de los Umbrales (2025-2026)

La reforma europea que se debate actualmente en 2026 plantea un escenario de repleto de dudas para el consumidor. Mientras las aerolíneas exigen elevar los tiempos para garantizar su viabilidad tras la crisis inflacionaria, las asociaciones de consumidores como la OCU denuncian un retroceso en derechos adquirido⁴⁶.

Tabla 5: Comparativa de la Reforma debatida al Reglamento 261/2004 y mi propuesta de armonización

Área de Reforma	Propuesta de 2026	Propuesta de Armonización
Umbral de retraso	Elevar a 5h, 9h y 12h según distancia	Mantener las 3h actuales para proteger la puntualidad
Cuantía máxima	Cap del 50% del precio del billete	Mantener cuantías fijas para garantizar el efecto disuasorio
Circunstancias	Ampliar la definición de “circunstancias extraordinarias”	Listado tasado y cerrado de exclusiones

3.3. Buscar el fin de la Asimetría Informativa

Aunque España ha aprobado recientemente sanciones por no informar adecuadamente sobre los sucesos aéreos⁴⁷, la principal barrera para el pasajero sigue siendo la dificultad de probar que no existió una circunstancia extraordinaria durante estos. Alegando estas, la compañía intenta evitar el pago de las compensaciones pertinentes. Para luchar contra ello, proponemos dos soluciones tecnológicas:

⁴⁶ Centro Europeo del Consumidor en España, Informe de 14 de noviembre de 2025, Aprobada la nueva ley sobre seguridad aérea. Alerta sobre la asimetría informativa en las "circunstancias extraordinarias" y la necesidad de listados cerrados de exclusión en la reforma del Reglamento 261/2004.

⁴⁷ European Parliament, “Spain passes new air safety law, speeding up passenger compensation”, de 14 de noviembre de 2025

La primera sería un Registro Europeo de Incidencias independiente y centralizado que sirva como base de datos donde los organismos de Control Aéreo (Eurocontrol) y Meteorología vuelquen obligatoriamente los datos diarios de cada vuelo. Así, si AESA detecta que no hubo tormenta en el slot del vuelo, la compensación debería ser automática y sin posibilidad de oposición.

La segunda propuesta consiste en la implementación de recargos por temeridad o mora procesal, siguiendo el espíritu garantista de la Ley 8/2025. Así, propongo que la aerolínea que obligue al pasajero a acudir a la vía ejecutiva tras incumplir una resolución vinculante de AESA sea sancionada con el devengo automático de un recargo del 50% sobre la indemnización principal. Esta cuantía, inspirada en la doctrina de los intereses punitivos del Art. 20 de la Ley de Contrato de Seguro, se destinaría íntegramente al pasajero en concepto de resarcimiento por la dilación indebida. El objetivo no es solo compensar el tiempo adicional de espera o las molestias ocasionadas al pasajero, sino desincentivar la litigiosidad temeraria y garantizar que el Sistema ADR no sea percibido por las operadoras como un paso disuasorio.

3.4. Implementación de Contratos Inteligentes o Smart Contracts

Como cuarta y última propuesta creo conveniente integrar el Análisis de Datos (Business Analytics) como ayuda al resarcimiento en este tipo de casos.

La transición de un modelo de reclamación reactivo a uno de resarcimiento proactivo se fundamentaría en la automatización mediante Smart Contracts. Estos permitirían que cumplida una condición objetiva, como puede serlo un retraso superior a 3 horas, un protocolo informático autoejecutable dispararía la prestación de forma inmediata sin necesidad de intervención humana ni validación discrecional por parte de la aerolínea.

3.4.1. EL Chainlink como Arquitectura Técnica

Para ser efectivo, un contrato inteligente necesita representar la realidad externa en una red blockchain, como lo son Ethereum o Hyperledger. Aquí es donde intervienen los Oráculos, que actúan como puentes entre los datos almacenados de aviación y el código del contrato.

Para que esto sea efectivo, el contrato se debería nutrir de fuentes oficiales e inalterables como Eurocontrol o los informes METAR/TAF de meteorología aeronáutica.

Así, almacenaría automáticamente los datos y condiciones de cada vuelo, y a través de redes de Blockchain, el sistema no dependería de una sola fuente.

La plataforma juntaría los datos de las distintas fuentes y realizaría un consenso entre múltiples nodos de datos. De este modo, si la mayoría de los datos confirman que el vuelo XX0000 aterrizó con 185 minutos de demora, la plataforma valida la condición y el contrato ejecuta el pago.

3.4.2. Precedentes en el sector

La propuesta de automatización aquí desarrollada no surge de cero, sino que se nutre de la experiencia de protocolos pioneros en el sector InsurTech. La idea de usar oráculos para activar indemnizaciones automáticas no es nueva, y tiene referentes importantes como Etherisc FlightDelay y el proyecto Fizzy de AXA⁴⁸.

Lanzado inicialmente en 2016, Etherisc⁴⁹ fue la primera plataforma descentralizada en aplicar seguros de vuelo sobre la red Ethereum. Su arquitectura técnica, basada en el uso de oráculos de Chainlink para verificar retrasos en tiempo real, ha sido el modelo de referencia y el estándar sobre el cual este TFG propone la implementación regulatoria para la AESA. La diferencia principal es que, mientras Etherisc funciona como un seguro voluntario a nivel internacional, aquí se plantea llevar esa misma lógica al ámbito del derecho administrativo español.

El proyecto Fizzy (2017-2019) de la aseguradora AXA representó el primer intento de una gran corporación por automatizar indemnizaciones basadas en el Reglamento 261/2004 mediante Smart Contracts. Aunque terminó cerrando por falta de demanda comercial, su tecnología demostró que los pagos automáticos e instantáneos son perfectamente posibles⁵⁰.

Este TFG aborda precisamente el punto débil de Fizzy: que dependía de la elección del cliente en vez de apoyarse en una estructura institucional obligatoria. En

⁴⁸ Sedkaoui, S. y Chicha, A., “Parametric Insurance and Blockchain: A new era for air transport”, Journal of Business Analytics, 2023. Conceptualiza el modelo de seguro paramétrico donde el pago se dispara por el cumplimiento de un dato objetivo verificado

⁴⁹ Etherisc, Whitepaper & FlightDelay Status Update, 23 de octubre de 2024. Describe la plataforma descentralizada GIF v3, que logra el procesamiento automático de indemnizaciones por retraso de vuelos

⁵⁰ Wood, M. (2019, 11 de noviembre). AXA withdraws blockchain flight delay compensation experiment. Ledger Insights.

cambio, la propuesta aquí presentada integra el pago automático no como una opción comercial, sino como un mecanismo de ejecución de la Ley 8/2025.

3.4.3. La Naturaleza de la propuesta

A diferencia del seguro tradicional, que requiere una evaluación pericial del daño, el modelo propuesto es paramétrico. El derecho a la indemnización nace del cumplimiento de un parámetro preestablecido, en este caso, el tiempo. Esto elimina la ambigüedad jurídica de la "circunstancia extraordinaria" en casos de fallos técnicos ordinarios

Tabla 6: Comparativa del Modelo Smart Contract y el Modelo Tradicional

Componente	Modelo Tradicional (2024)	Modelo Smart Contract
Activación	Reclamación del pasajero	Automática
Prueba del daño	Responsabilidad del pasajero o AESA	Datos inmutables en Blockchain extraídos de bases de datos oficiales
Plazo de Cobro	90-150 días	Instante del aterrizaje
Coste de gestión	Alto: Equipo de trámite y legal	Mínimo: coste energético de mantener la red operativa

3.4.4. Integración con el Sistema ADR y la Ley 8/2025

La Ley 8/2025, de 29 de septiembre, facilita este escenario al reconocer la validez de los medios electrónicos para la resolución de conflictos. Del mismo modo, el uso de registros distribuidos permite que AESA tenga acceso a un historial de vuelos auditado por la propia red, impidiendo que las aerolíneas aleguen causas meteorológicas inexistentes.

Con todo esto, y aun en el caso de que el pago automatizado fallara por falta de liquidez en el pool de la aerolínea, el registro de incumplimiento generado en la blockchain serviría como prueba plena para que AESA emita el título ejecutivo extrajudicial previsto en la Ley 8/2025 de forma inmediata.

3.4.5. Beneficios Estratégicos

La implementación de estos contratos, tomando como referencia proyectos como Etherisc FlightDelay, modifica de manera significativa los incentivos económicos de las aerolíneas. De este modo, se podrían reducir los costes administrativos relacionados con la gestión de reclamaciones, compensando así el efecto de las indemnizaciones gracias al ahorro en tareas internas y en litigios. Además, este sistema contribuye a mejorar la confianza del pasajero, ya que la compensación deja de ser un proceso conflictivo y pasa a funcionar como una condición de servicio automática y garantizada por código, lo que ofrece una mayor sensación de protección.

VI. CONCLUSIONES

El análisis desarrollado en el presente trabajo permite concluir que el régimen jurídico del transporte aéreo atraviesa una transformación estructural donde la protección del pasajero ya no depende únicamente del reconocimiento del derecho, sino de la eficacia de su ejecución y la neutralidad de su gravamen. La investigación confirma que el sistema actual, vertebrado por el Convenio de Montreal, el Reglamento (CE) 261/2004 y la Ley de Navegación Aérea, ha evolucionado hacia una interpretación de responsabilidad cuasiobjetiva donde el *onus probandi* recae de forma casi absoluta sobre el transportista. Esta tendencia se ve blindada por la reciente jurisprudencia del TGUE (Asunto T-656/24), que restringe la noción de "circunstancia extraordinaria" al excluir incidencias operativas comunes, como los retrasos en las conexiones entre vuelos.

Sin embargo, desde el prisma tributario, se ha detectado una asimetría crítica que condiciona el efecto útil de la protección comunitaria:

Mientras que las indemnizaciones derivadas de daños personales o morales graves, bajo los umbrales actualizados en 2025 del Convenio de Montreal (fijados en 6.303 DEG para retrasos y 151.880 DEG para lesiones), gozan de una pacífica exención bajo el Art. 7.d de la LIRPF, las compensaciones automáticas del Reglamento 261/2004 sufren un tratamiento hostil por parte de la Administración Tributaria. La Dirección General de Tributos persiste en calificar estas cuantías como ganancias patrimoniales sujetas a tipos marginales, ignorando su naturaleza de renta sustitutiva de un perjuicio inmaterial como la "molestia". Si bien la Resolución V1162-25 ha supuesto un avance al permitir la deducibilidad de las costas procesales, la seguridad jurídica del sector exige una reforma legislativa como la primera de las propuestas en el Capítulo V. Esta armonizaría el tratamiento de estas compensaciones evitando que la voracidad fiscal detraiga la eficacia disuasoria de la sanción administrativa, alineándonos así también con la postura comunitaria y la de otros países, como Francia.

En tercer lugar, el trabajo identifica la lentitud procesal como el principal obstáculo para la tutela judicial efectiva. No obstante, el escenario ha dado un giro cualitativo con la entrada en vigor de la Ley 8/2025 y, fundamentalmente, de la Ley Orgánica 1/2025 de Medidas de Eficiencia del Servicio Público de Justicia. La gran aportación de esta reforma es la transformación de las resoluciones de la AESA en auténticos títulos ejecutivos extrajudiciales. Este cambio normativo dota al sistema ADR

de una fuerza coercitiva inédita: el pasajero, ante el incumplimiento de la aerolínea, ya no se ve abocado a un juicio verbal declarativo, sino que puede instar directamente la ejecución forzosa ante los Juzgados de lo Mercantil. Se reduce así la asimetría contractual, eliminando el incentivo de las compañías para dilatar el pago mediante la saturación de los tribunales.

Finalmente, esta tesis propone que la solución definitiva a la litigiosidad temeraria reside en la automatización mediante Smart Contracts sobre redes Blockchain. El modelo de resarcimiento paramétrico, que ya ha sido planteado en los últimos años por distintas compañías aseguradoras, permitiría que la indemnización se ejecute en el instante mismo del aterrizaje cuando se verificarán ciertos datos objetivos e inmutables. Resultaría imperativo, desde un punto de vista técnico, distinguir entre las fuentes de datos que deben nutrir este sistema: mientras que los reportes METAR actuarían como datos de validación y descarte de las causas meteorológicas eximentes, deben ser los registros de bloques y los datos de Eurocontrol, los que disparen el cumplimiento de la condición temporal del retraso.

En conclusión, el paradigma del transporte aéreo en 2026 exige una transición del modelo reactivo al proactivo. Solo mediante la integración de la fuerza ejecutiva de la LO 1/2025 y la transparencia de los contratos inteligentes se podrá garantizar un sistema donde la justicia sea inmediata. Este despliegue tecnológico no solo eliminaría la asimetría informativa, sino que desactivaría el conflicto sobre los intereses de demora al extinguir la obligación en el momento mismo de la producción del daño.

Con todo esto, podemos concluir que el futuro del derecho aeronáutico pasa necesariamente, por convertir la ley en código y la indemnización en un flujo automático, justo y fiscalmente neutro para el ciudadano.

VI. BIBLIOGRAFÍA

LEGISLACION

Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, Montreal, 28 de mayo de 1999. (BOE, núm. 182, de 31 de julio de 2004, pp. 27361 a 27375).

España. *Ley 8/2025, de 29 de septiembre, por la que se modifican la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea*. Boletín Oficial del Estado, núm. 235, de 30 de septiembre de 2025.

España. *Ley Orgánica 1/2025, de 2 de enero, de medidas en materia de eficiencia del Servicio Público de Justicia y de acciones colectivas para la protección y defensa de los derechos e intereses de los consumidores y usuarios*. Boletín Oficial del Estado, núm. 3, de 3 de enero de 2025.

España. *Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio*. Boletín Oficial del Estado, núm. 285, de 29 de noviembre de 2006.

España. *Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea*. Boletín Oficial del Estado, núm. 176, de 23 de julio de 1960.

España. Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación. (2025). *Enmienda a los artículos 21 y 22 del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el Transporte Aéreo Internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999*. Boletín Oficial del Estado, núm. 50, de 27 de febrero de 2025.

Francia. *Décret n° 2025-772 du 5 août 2025 relatif à la procédure civile simplifiée applicable aux demandes d'indemnisation liées aux retards, annulations de vols et refus d'embarquement*. Journal Officiel de la République Française, 7 de agosto de 2025.

Parlamento Europeo y Consejo de la Unión Europea. (2004). *Reglamento (CE) n.º 785/2004, de 21 de abril de 2004, sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos*. (DO L 138, de 30 de abril de 2004, pp. 1-6).

Parlamento Europeo y Consejo de la Unión Europea. (2004). *Reglamento (CE) n.º 261/2004, 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* (DO L 46, de 17 de febrero de 2004, pp. 1-7).

JURISPRUDENCIA

Asuntos acumulados C-581/10 y C-629/10 (Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea [Gran Sala] de 23 de octubre de 2012). ECLI:EU:C:2012:657.

Unión Europea. Tribunal de Justicia (2026). Sentencia de 4 de marzo de 2026. *European Air Charter* (Asunto T-656/24) [Comunicado de prensa n.º 26/26]. Recuperado el 10 de marzo de 2026 de <https://curia.europa.eu/site/upload/docs/application/pdf/2026-03/cp260026es.pdf>

Unión Europea. Tribunal de Justicia (Sala Octava). (2023). *Sentencia de 26 de octubre de 2023, FW v LATAM Airlines Group SA* (Asunto C-238/22). ECLI:EU:C:2023:815.

Unión Europea. Tribunal de Justicia. (2016) *Sentencia de 17 de septiembre de 2015, Van der Lans contra KLM Royal Dutch Airlines NV* (Asunto C-257/14). ECLI:EU:C:2015:618.

Unión Europea. Tribunal de Justicia (Sala Tercera). (2012). *Sentencia de 4 de octubre de 2012, Finnair Oyj v Timy Lassooy* (Asunto C-22/11). ECLI:EU:C:2012:604.

Tribunal Supremo (Sala Primera, de lo Civil). Sentencia 1396/2025, de 8 de octubre de 2025. ECLI:ES:TS:2025:1396.

Tribunal Supremo (Sala de lo Civil). (2021). Sentencia 554/2021 de 20 de julio de 2021. ECLI:ES:TS:2021:3073.

Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª). Sentencia 1651/2020, de 3 de diciembre de 2020 (Rec. de casación 7763/2019). ECLI:ES:TS:2020:4112.

Tribunal Supremo (Sala de lo Civil). (2014). Sentencia 388/2014 de 4 de julio de 2014. ECLI:ES:TS:2014:4441.

Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 15). (2016). Sentencia 165/2016 de 12 de julio de 2016. ECLI:ES:APB:2016:6336.

Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 15). (2010). Sentencia 259/2010 de 30 de julio de 2010. ECLI:ES:APB:2010:6532.

Audiencia Provincial de Girona (Sección 1). (2010). Sentencia 178/2010 de 10 de mayo de 2010. ECLI:ES:APGI:2010:768.

Audiencia Provincial de Zaragoza (Sección 4). (2009). Sentencia 2771/2009 de 13 de octubre de 2009. ECLI:ES:APZ:2009:2771.

DOCTRINA

Doctrina Administrativa

Tribunal Económico-Administrativo Central. (2020, 1 de junio). *Resolución 00/06582/2019/00/00 (Rec. 6582/2019)*.

Dirección General de Tributos. *Consulta Vinculante V1192-25, de 2 de julio de 2025. Tributación en el IRPF de las indemnizaciones por daños morales ante la supuesta inexistencia de baremo legal.*

Dirección General de Tributos. *Consulta Vinculante V1162-25, de 1 de julio de 2025. Deducibilidad de los gastos judiciales incurridos en un procedimiento con condena en costas.*

Dirección General de Tributos. *Consulta Vinculante V0451-24, de 19 de marzo de 2024. Tributación en el IRPF de la indemnización por negligencia profesional: calificación como ganancia patrimonial no amparada por la exención del Art. 7.d LIRPF al responder a daños materiales y no personales.*

Dirección General de Tributos. *Consulta Vinculante V3475-20, de 25 de noviembre de 2020. Tratamiento de las indemnizaciones percibidas por retrasos en el transporte aéreo.*

Dirección General de Tributos. *Consulta Vinculante V1776-19, de 11 de julio de 2019. Exención de indemnizaciones por daños morales bajo el Art. 7.d de la LIRPF*

Dirección General de Tributos. *Consulta Vinculante V0240-17, de 31 de enero de 2017. Momento de imputación temporal de indemnizaciones y presentación de declaraciones complementarias.*

Doctrina Científica

Cañas Alarcia, E. (2024). *La desprotección del pasajero de avión: Un análisis de la jurisprudencia en materia de competencia judicial internacional en demandas por cancelación, retraso y denegación* [Trabajo Fin de Grado, Universidad del País Vasco]. Repositorio ReColecta. Recuperado el 2 de noviembre de 2025 de <http://hdl.handle.net/10810/69771>

Del Águila Martínez, J. (2022). Problemas que plantean las reclamaciones frente a AESA: Especial referencia a su naturaleza jurídica e impugnación. *Actualidad Jurídica Iberoamericana*, (16), 610-625. Recuperado el 3 de marzo de 2026 de revista-aji.com/wp-content/uploads/2022/04/25.Jesus-del-Aguila-610-625.pdf

Pérez Daudí, V. (2019). La imposición de los ADR ope legis y el derecho a la tutela judicial efectiva. *InDret: Revista para el Análisis del Derecho*. Recuperado el 3 de marzo de 2026 de <https://www.raco.cat/index.php/InDret/article/view/354519>

Sedkaoui, S., & Chicha, N. (s.f.). Blockchain-based smart contract technology application in the insurance industry: The case of “Fizzy”. *MJBS Journal*, 2(2). Recuperado el 8 de marzo de 2026 de <https://www.emaa.ma/mjbs/articles/pdfs/vol2issu2/Blockchain-based%20smart%20contract%20technology%20application%20in%20the%20insurance%20industry-%20The%20case%20of%20%E2%80%9CFizzy%E2%80%9D.pdf>

OTRAS FUENTES

Agencia Estatal de Administración Tributaria. (2025). *Manual práctico de Renta 2024. Sección 7.6.3.8: Indemnizaciones por pérdidas o siniestros en elementos patrimoniales*. Recuperado el 8 de marzo de <https://sede.agenciatributaria.gob.es/Sede/ayuda/manuales-videos-folletos/manuales->

[ayuda-presentacion/irpf-2022/7-cumplimentacion-irpf/7_6-ganancias-perdidas-patrimoniales/7_6_3-reglas-especiales-calculo/7_6_3_8-indemnizaciones-perdidas-siniestros.html](#)

AirHelp. (2024). *Incidencias aéreas en verano: Informe de España 2024*. Recuperado el 29 de enero de 2026 de <https://img.airhelp.com/Documents/Reports/2024/summer-disruption-ES.pdf>

Aiyon Abogados. (2022, 19 de abril). *Orden TMA/201/2022, de 14 de marzo: Nuevo procedimiento de resolución de litigios a favor de usuarios de transporte aéreo*. Recuperado el 8 de marzo de 2026 de <https://aiyon.es/orden-tma-201-2022-de-14-de-marzo-nuevo-procedimiento-de-resolucion-de-litigios-a-favor-de-usuarios-de-transporte-aereo/#:~:text=Orden%20TMA%2F201%2F2022,transporte%20a%C3%A9reo>

Asociación de Profesionales de la Asesoría Fiscal y de Gestión Tributaria. (2023, 22 de junio). *Tributación de los intereses de demora abonados por la Administración: ¿sujeción, exención, tributación como renta general o como renta del ahorro?* Recuperado el 23 de febrero de 2026 de <https://apafcv.com/tributacion-de-los-intereses-de-demora-abonados-por-la-administracion-sujecion-exencion-tributacion-como-renta-general-o-como-renta-del-ahorro/#:~:text=La%20nueva,encuentran>

Centro Europeo del Consumidor en España. (2025, 9 de mayo). Los derechos de los pasajeros aéreos, en riesgo con la nueva propuesta de la UE para reformar la actual normativa vigente. Recuperado el 8 de marzo 2026 de <portal-cec.consumo.gob.es/es/comunicacion/noticias/2025/los-derechos-de-los-pasajeros-aereos-en-riesgo-con-la-nueva-propuesta-de>

Etherisc. (2018, 23 de julio). *First Blockchain-based App to Insure Your Next Flight Against Delays*. Etherisc Blog. Recuperado el 8 de marzo 2026 de <blog.etherisc.com/first-blockchain-based-app-to-insure-your-next-flight-against-delays-10f53b38ad2d>

European Parliament. (2025, 14 de noviembre). Spain passes new air safety law, speeding up passenger compensation. Recuperado el 8 de marzo de 2026 de <https://madrid.europarl.europa.eu/home/pagecontent/grid/main/news/spain-passes-new-air-safety-law-speeding-up-passenger-compensation.html.html>

Forbes (2025, 2 de octubre). *El tráfico aéreo mundial alcanzará los 9.800 millones de pasajeros en 2025, un 3,7% más, según ACI World*. Recuperado el 2 de noviembre de 2025 de <https://forbes.es/economia/806393/el-trafico-aereo-mundial-alcanzara-los-9-800-millones-de-pasajeros-en-2025-un-37-mas-segun-aci-world/>

Gómez-Acebo & Pombo. (2025, 2 de marzo). *Tratamiento fiscal de las exenciones por indemnizaciones en el Impuesto sobre la Renta*. Recuperado el 23 de febrero de 2026 de https://ga-p.com/wp-content/uploads/2025/03/Tratam_fiscal_exenciones_-_Impuesto_Renta.pdf

Iberley. (2025, 20 de junio). *La DGT aclara la tributación del IRPF en indemnizaciones a profesionales por lucro cesante tras resolución de contrato mercantil*. Recuperado el 23 de febrero de 2026 de <https://www.iberley.es/noticias/la-dgt-aclara-tributacion-irpf-indemnizaciones-profesionales-lucro-cesante-resolucion-contrato-mercantil-34975>

Iberley. (2025, 28 de febrero). *Modificados los límites de responsabilidad del Convenio de Montreal*. Recuperado el 8 de marzo de 2026 de iberley.es/noticias/modificados-los-limites-responsabilidad-convenio-montreal-34501

Ryanair Holdings plc. (2025, 16 de mayo). *Annual Report 2025*. Recuperado el 8 de marzo de 2026 de <https://investor.ryanair.com/wp-content/uploads/2025/05/Ryanair-2025-Annual-Report.pdf>

Wood, M. (2019, 11 de noviembre). *AXA withdraws blockchain flight delay compensation experiment*. Ledger Insights. Recuperado el 8 de marzo de 2026 de ledgerinsights.com/axa-blockchain-flight-delay-compensation/

INDICE DE TABLAS

Tabla 1: Derechos de compensación estandarizada - l art. 7 del Reglamento CE

Tabla 2: Comparativa del Régimen de Responsabilidad entre el Convenio de Montreal, el Reglamento 261/2004 y la Ley de Navegación Aérea

Tabla 3: Indemnizaciones Exentas atendiendo al Convenio de Montreal

Tabla 4: Comparativa del Sistema ADR y la Vía Judicial como método de reclamación por impago

Tabla 5: Comparativa de la Reforma debatida al Reglamento 261/2004 y mi propuesta de armonización

Tabla 6: Comparativa del Modelo Smart Contract y el Modelo Tradicional