



Universitat Autònoma de Barcelona

LAS CLÁUSULAS ABUSIVAS EN CONTRATOS DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS

ANÁLISIS DE LA JURISPRUDENCIA ACTUAL

MARC CASTILLA GARCIA

ADMINISTRACIÓN Y DIRECCIÓN DE EMPRESAS + DERECHO

TUTOR: Prof. D. ÁNGEL LAFOZ TORRES

CURSO 2019-2020

FECHA: mayo 2020

* El siguiente trabajo de investigación se realizó el semestre en el cual la Organización Mundial de la Salud elevó a día 30 de enero de 2020 la situación de emergencia de salud pública ocasionada por el COVID-19 a pandemia internacional.

Y se publicó el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declaró el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.

Debido a ello, mis fuentes bibliográficas han sido limitadas.

ABSTRACTO

En el ámbito del derecho del transporte aéreo de pasajeros, es una práctica cada vez más habitual la incorporación de cláusulas abusivas por parte de las compañías aéreas. Éstas generan un desequilibrio de los derechos y obligaciones entre ambas partes atentando a la buena fe contractual.

A lo largo de este trabajo, se analizará la normativa aplicable en materia de transporte aéreo de pasajeros, así como las leyes que consumidores y usuarios pueden hacer valer en los tribunales. Además, se examinarán diferentes pronunciamientos de nuestros tribunales nacionales respecto al carácter abusivo de las cláusulas más habituales en este tipo de contratos. La importancia de este trabajo de investigación se centra en la sistematización de estas normas, así como las conclusiones extraídas a lo largo del presente estudio.

ABSTRACT

In the field of passenger air transport law, the incorporation of unfair terms by airlines is an increasingly common practice. These terms generate an imbalance of rights and obligations between both parties, violating the general principle of contractual good faith.

Throughout this research, the applicable regulations on passenger air transport will be analysed, as well as the associated laws consumers and users can assert in court. In addition, a series of pronouncements from Spanish national courts regarding the abusive nature of the most common clauses in this type of contract will be examined. The importance of this research relies on the systematization of these standards, as well as on the conclusions drawn from the analysis made throughout this study.

PALABRAS CLAVE: transporte aéreo, transportista, condiciones generales de la contratación, cláusulas abusivas, Reglamento (CE) nº 261/2004, responsabilidad transportista, LGDCU.

ABREVIATURAS

Art.(s)	Artículo (s).
BOE	Boletín Oficial del Estado.
CEE	Comunidad Económica Europea.
CM	Convenio de Montreal para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, de 28 de mayo de 1999.
CV	Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, de 12 de octubre de 1929.
DEG	Derechos Especiales de Giro.
DOCE	Diario Oficial de la Comunidad Europea.
DOUE	Diario Oficial de la Unión Europea.
IATA	International Air Transport Association.
LCCC	Ley 22/2010, de 20 de julio, del Código de consumo de Cataluña.
LCGC	Ley 28/1998, de 13 de abril, de Condiciones Generales de la Contratación.
LGDCU	Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias.
LNA	Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.
LO	Ley Orgánica.
OCU	Organización de Consumidores y Usuarios.
SAP	Sentencia Audiencia Provincial.
STJCE	Sentencia del Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea.
STJCE	Sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas.
STJUE	Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.
STJUE	Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.
STS	Sentencia del Tribunal Supremo.
UE	Unión Europea.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	5
2. RÉGIMEN DEL TRANSPORTE AÉREO DE PERSONAS.....	8
2.1. INTRODUCCIÓN	8
2.2. LEGISLACIÓN DE ORDENACIÓN	12
2.2.1. ÁMBITO NACIONAL.....	12
2.2.2. ÁMBITO INTERNACIONAL	18
2.2.3. INTERACCIÓN ENTRE NORMAS	23
2.2.4. EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS.....	25
2.3. LEGISLACIÓN SOBRE PROTECCIÓN DEL CONSUMIDOR Y USUARIO	35
2.3.1. ÁMBITO AUTONÓMICO	35
2.3.2. ÁMBITO NACIONAL.....	36
2.3.3. ÁMBITO EUROPEO	42
2.3.4. CLÁUSULAS ABUSIVAS EN EL TRANSPORTE AÉREO	43
3. ANÁLISIS JURÍDICO DE LA JURISPRUDENCIA EN MATERIA DE CLÁUSULAS ABUSIVAS.....	44
3.1. INTRODUCCIÓN	44
3.2. SENTENCIAS ANALIZADAS	45
4. CONCLUSIONES	53
5. BIBLIOGRAFÍA	57
6. ANEXO.....	60

1. INTRODUCCIÓN

Los contratos de transporte aéreo de pasajeros son, en definitiva, contratos de adhesión entre las compañías aéreas u oferentes y los pasajeros denominados adherentes. En palabras de DÍEZ- PICAZO, los contratos de este tipo son *“aquellos supuestos en los cuales una de las partes, que generalmente es un empresario mercantil o industrial que realiza una contratación en masas, establece un contenido prefijado para todos los contratos de un determinado tipo que en el ejercicio de la empresa se realicen”*¹

Ello quiere decir que la autonomía de la voluntad de la contraparte se ve gravemente afectada puesto que es el oferente quién redacta todo el clausulado del contrato y el adherente únicamente puede aceptarlo o rechazarlo.

Por tanto, vemos cómo en dichos contratos cabe la posibilidad de que existan situaciones desequilibradas a favor del emisor del contrato por parte del que ostenta la posición de superioridad. Y en efecto, hemos podido comprobar cómo en la actualidad se han dado casos en los que las compañías aéreas han establecido cláusulas en sus contratos que posteriormente los tribunales las han considerado de abusivas.

Además, esta práctica se ha visto acentuada con la proliferación de aerolíneas de bajo coste en Europa. Éstas se caracterizan por ofrecer sus servicios a un precio más bajo respecto las compañías tradicionales, aunque esta ventaja competitiva la consiguen mediante un servicio más deficiente y la fijación de un precio al cual posteriormente hay que sumarle gastos adicionales en base a impuestos o suplementos entre otros.

¹SERRANO CHAMORRO, M^a Eugenia: *Nulidad de varias cláusulas consideradas abusivas que Iberia utilizaba en sus contratos de transporte aéreo de pasajeros. Comentario a la STS de 13 de noviembre de 2018*. Revista Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil núm 110/2019. Editorial Civitas. p. 2

El presente trabajo versará sobre el ámbito mercantil y, en especial, sobre los contratos de transporte aéreo de pasajeros. El objetivo primordial del mismo será realizar un análisis exhaustivo de la jurisprudencia reciente de nuestros tribunales respecto la valoración de las condiciones generales impuestas por las aerolíneas a los clientes. Por tanto, tomaremos como referencia sentencias que han fallado a favor de la existencia de cláusulas abusivas en los contratos, así como aquellas que no han apreciado dicha condición en los casos que se le planteaban.

No obstante, acto previo al análisis jurisprudencial, es necesario realizar un estudio del marco teórico y legislativo. Por ello, tomaremos como referencia la legislación de ordenación vigente tanto en el ámbito nacional como internacional. También analizaremos la normativa que vela por la protección de los consumidores y usuarios en nuestro país y, en concreto, en nuestra Comunidad Autónoma.

Respecto el ámbito normativo, tendremos en cuenta la Ley de Navegación Aérea² (En adelante, LNA) y en lo referido al derecho positivo aplicable internacionalmente lo encontraremos en convenios internacionales en los que España sea un Estado parte y en el ámbito comunitario se reflejará en Reglamentos.

En lo referente a las cláusulas abusivas, tomaremos como referencia la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios³ (En adelante, LGDCU) cuyo ámbito es nacional y trataremos la Ley del Código de Cataluña⁴ (En adelante, LCCC) de ámbito autonómico

De lo expuesto anteriormente, podemos extraer la estructura del trabajo de la siguiente manera. Consta de una parte teórica en la que mediante bibliografía, artículos técnicos y la legislación anteriormente citada daremos forma a los

² Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre navegación aérea (BOE núm. 176, de 23 de julio de 1960).

³ Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias (BOE núm. 287, de 30 de octubre de 2007)

⁴ Ley 22/2010, de 20 de julio, del Código de consumo de Cataluña (BOE núm. 196, de 13 de agosto de 2010).

conceptos que posteriormente se analizarán. Seguidamente, de una parte práctica en la que se analizarán las sentencias de nuestros tribunales entendiendo y resumiendo el razonamiento jurídico aplicado.

Y finalmente, las conclusiones que haya obtenido de lo expuesto y contestando a mi pregunta objeto a estudio como es si una vez analizada la jurisprudencia actual, podemos afirmar si los consumidores gozan de una adecuada protección en este tipo de contratos.

Para acabar, una vez realizado el trabajo de investigación, quiero haber cumplido mi objetivo secundario que además fue el que motivó la realización de este Trabajo de Final de Grado como es la obtención de un buen conocimiento sobre un ámbito cuya relevancia es tan trascendental hoy en día.

Como empezaba en la introducción, este contrato parte de la idea de superioridad por parte del oferente y únicamente mediante el conocimiento de nuestros derechos y las vías jurisdiccionales en las que hacer valer estos, se puede limitar esta desigualdad.

2. RÉGIMEN DEL TRANSPORTE AÉREO DE PERSONAS

2.1. INTRODUCCIÓN

En el siguiente apartado se expondrá la parte teórica de la obra. En especial, se tratará el derecho del transporte aéreo el cual en las últimas décadas ha experimentado una gran transformación⁵ debido a aspectos técnicos, históricos y económicos entre otros.

⁵ MARTÍNEZ SANZ, Fernando (Dir).et al: *Manual de Derecho del Transporte*, 1ª edición, Madrid: Marcial Pons, 2010, p.333.

Respecto los aspectos históricos, hay que destacar que, a raíz de los atentados terroristas de septiembre de 2001, se ha producido un gran cambio a partir de regulaciones para salvaguardar la seguridad aérea.

A nivel europeo, encontramos el Reglamento (CE) n° 1592/2002⁶ que, junto con sus modificaciones y adaptaciones, ha constituido a la norma básica en materia de seguridad⁷ o el Reglamento (CE) n° 2320/2002⁸ que se realizó para proporcionar una mayor seguridad e interpretar de forma unánime por los Estados miembros del anexo 17 del Convenio de Chicago.⁹

Posteriormente, se introdujo el Reglamento (CE) n° 300/2008¹⁰ estableciendo unas normas y principios básicos que seguían centrándose en la protección de la aviación civil como objetivo principal. Estas medidas fueron entre otras, el control antes de embarcar de los pasajeros y miembros de la tripulación o la responsabilidad de los Estados miembro de los vuelos que despegaban de su territorio.

Y respecto los aspectos económicos, el hecho de que cada vez el transporte aéreo sea más asequible ha permitido una democratización de este ya que si recordamos, en un principio era como un símbolo de glamur y de riqueza. Esta evolución ha conllevado a un aumento exponencial de la demanda de este tipo de transporte.

⁶ Reglamento (CE) N° 1592/2002 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 15 de julio de 2002 sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea (DOCE L 240/1, de 7 de septiembre de 2002)

⁷ MARTÍNEZ SANZ, Fernando. et al: *Aspectos jurídicos y económicos del transporte. Hacia un transporte más seguro, sostenible y eficiente*, Núm. 15. Tomo 1, Castelló de la Plana: Publicaciones de la Universidad Jaume I, 2007, p.518

⁸ Reglamento (CE) N° 2320/2002 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 16 de diciembre de 2002 por el que se establecen normas comunes para la seguridad de la aviación civil (DOCE L 355/1, de 30 de diciembre de 2002).

⁹ Parlamento Europeo: *El transporte aéreo: seguridad en la aviación civil*. Fichas técnicas sobre la Unión Europea (2020) en: https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/es/FTU_3.4.7.pdf [Consultado el 21 de marzo de 2020]

¹⁰ Reglamento (CE) n° 300/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 11 de marzo de 2008 sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento (CE) n° 2320/2002 (DOCE L 97/72, de 9 de abril de 2008)

Además, esta práctica se ha acentuado estos últimos años debido a la aparición de compañías low cost.¹¹ El origen de éstas se remonta al año 1949 donde la compañía aérea *Pacific Southwest Airlines* fue la primera en incorporar billetes de bajo coste en Estados Unidos.

Posteriormente, este modelo de negocio fue trasladado también en Europa donde la implantación de una liberalización del transporte aéreo marcado por el libre establecimiento de acceso al mercado de transporte aéreo de la Comunidad Europea, rutas o precios fomentó la proliferación de este tipo de compañías.

Esta liberalización se obtuvo mediante regulaciones como el Reglamento (CE) nº 550/2004¹² o el Reglamento (CE) nº 1008/2008¹³ que su art. 10.2 obligó a los Estados miembro a que las autoridades competentes para la concesión de licencias publicaran los procedimientos relativos a las licencias de explotación.

Actualmente, la Orden TMA/105/2020¹⁴ se encarga de regular dicho procedimiento. Gracias a estas normativas, se impidió la aplicación de políticas monopolísticas y se garantizó el libre acceso al mercado de las compañías aéreas comunitarias. En España, actualmente podríamos destacar *Ryanair*, *Vueling Airlines*, *EasyJet Airline* como ejemplos de empresas *low cost*.

Con todo ello, lo que se intenta plasmar es que el transporte aéreo de pasajeros es cada vez más utilizado en nuestra sociedad y ello comporta como no

¹¹ MARTÍNEZ SANZ, Fernando. et al: *Aspectos jurídicos y económicos del transporte. Hacia un transporte más seguro, sostenible y eficiente*. op.cit, p.79

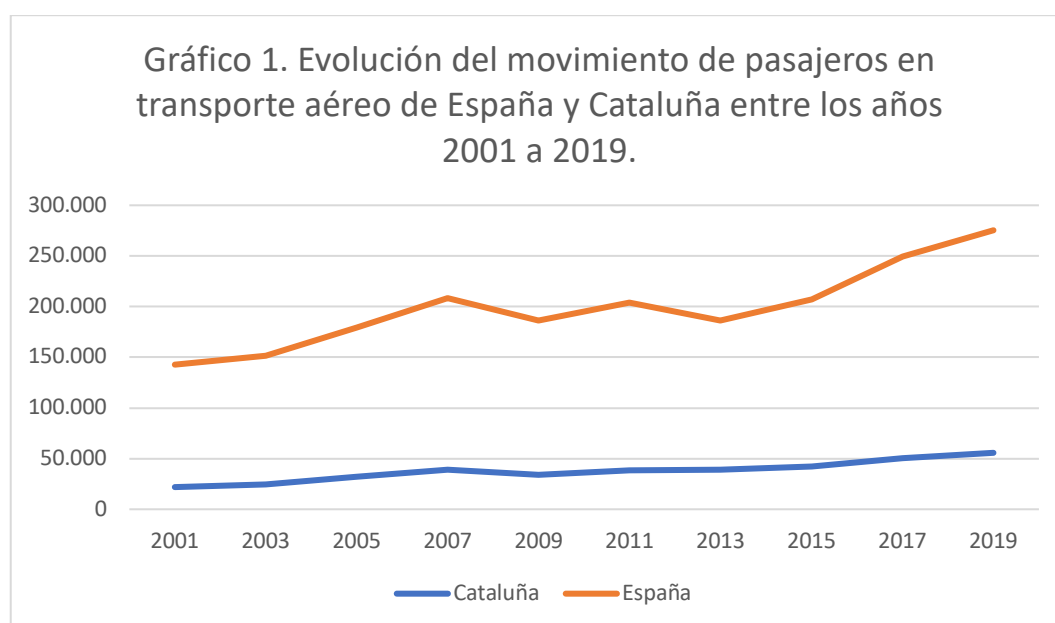
¹² Reglamento (CE) Nº 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de marzo de 2004 relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (DOCE L 96, de 31 de marzo de 2004).

¹³ Reglamento (CE) Nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de septiembre de 2008. (DOUE L 293/3, de 31 de octubre de 2008) sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad

¹⁴ Orden TMA/105/2020, de 31 de enero, por la que se establecen las normas para la concesión y mantenimiento de las licencias de explotación de servicios aéreos. (BOE núm. 37, de 12 de febrero de 2020).

puede ser de otra manera en un aumento de la legislación en esta materia¹⁵ y en la proliferación de conflictos que ha dado lugar a una extensa jurisprudencia, sobretodo respecto las relaciones entre consumidores y compañías aéreas.

Tal y como se observa en el siguiente gráfico, la evolución de pasajeros ha sido creciente. Con la aparición en 2004 de *Vueling Airlines*, tuvo un gran crecimiento y aunque a partir de 2007 tuvo un período de decrecimiento debido a la crisis económica, en sus años posteriores ha presentado un gran crecimiento sin precedentes. Cataluña presenta también una tendencia al alza, aunque más moderada.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos del Ministerio de Fomento. Dirección General de Aviación Civil.

Una vez visto el contexto en el que nos encontramos, en primer lugar, analizaremos la legislación de ordenación con la voluntad de visualizar el amplio abanico de normativa referente a la materia y de examinar los supuestos más habituales que dan pie a reclamaciones a las compañías aéreas.

¹⁵ MARTÍNEZ SANZ, Fernando. et al: *Aspectos jurídicos y económicos del transporte. Hacia un transporte más seguro, sostenible y eficiente*. op.cit, p.35.

Y en segundo lugar, indagar en el concepto de cláusula abusiva en nuestra normativa de protección de los derechos de consumidores y usuarios para poder contrastarlo con su aplicación en materia de transporte aéreo.

2.2. LEGISLACIÓN DE ORDENACIÓN

2.2.1. ÁMBITO NACIONAL

Encontramos en nuestro ordenamiento jurídico español la LNA. Sin duda, una ley muy antigua que ha ido perdiendo relevancia¹⁶ conforme iba introduciéndose normativa internacional más actual. Además, no se inspiró en los principios recogidos en el Sistema de Varsovia¹⁷, vigente en su momento, a diferencia de otros Estados europeos.¹⁸

Hay que destacar que el legislador, previendo una gran evolución del derecho aéreo, redactó una regulación más genérica y flexible tal y como se expone en el preámbulo de la ley. Entramos en detalle al capítulo XII, Sección 1ª que regula el contrato de transporte, en específico, del transporte de viajeros. Va del artículo noventa y dos al ciento catorce (22 arts.).

El primer artículo del citado capítulo trata sobre los requisitos que debe contener el billete de pasaje extendido por el transportista. Es una enumeración que engloba diferentes aspectos como el lugar y fecha de emisión, punto de salida y destino, nombre del pasajero o fecha y hora del viaje entre otros.

Como vemos, el billete de pasaje es un elemento de gran importancia en el contrato de transporte aéreo de pasajeros, aunque tal y como se desprende de la

¹⁶ Ello lo comprobamos, además, en los pronunciamientos de los tribunales. STS 269/2019 de 17 de mayo: “La Ley de Navegación Aérea solo regula actualmente el transporte aéreo de mercancías de carácter nacional”. Sentencia con enlace en anexo.

¹⁷ Se denomina Sistema de Varsovia al conjunto integrado por la Convención original de 1929 y los Protocolos que la reforman.

¹⁸ MARTÍNEZ, F. *Manual de Derecho del Transporte*, op.cit, p. 340.

normativa internacional, se puede acreditar la legitimación por cualquier otro medio distinto a la posesión del billete.¹⁹ Éste es un documento nominativo e intransferible y debe contener los requisitos expuestos anteriormente en el artículo noventa y dos.

En los artículos siguientes tratan las facultades que tienen tanto el porteador como el pasajero. Respecto el porteador²⁰, éste quedará exento de responsabilidad devolviendo el precio del billete debido a la suspensión o retraso del viaje por fuerza mayor o razones meteorológicas que afecten a la seguridad. (art. 94). También, está facultado para excluir del transporte a los pasajeros siempre y cuando padezcan enfermedades que puedan constituir un peligro para el buen régimen de la aeronave tal y como se desprende del art. 96.

La definición de la figura del porteador es de gran relevancia en el presente estudio. Éste podrá ser una persona física o jurídica. No obstante, la distinción más importante es aquella que diferencia entre porteador contractual y porteador efectivo. El primero hace alusión a la persona física o jurídica que se compromete contractualmente al transporte, mientras que el segundo es quien realiza materialmente la acción de portear.

Puesto que tiene diferentes matices dependiendo de si nos encontramos en transporte terrestre, marítimo o aéreo como es el caso, seguidamente, se precisará sobre cada ámbito.

Respecto el transporte terrestre, la definición de porteador en el ámbito del derecho de transporte terrestre se encuentra regulada en la Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías.²¹ Específicamente, su artículo cuarto define los elementos personales²² del contrato entre los cuales se encuentra el porteador

¹⁹ MARTÍNEZ, F. *Manual de Derecho del Transporte*, op.cit, p.346.

²⁰ CONCEPCIÓN RODRÍGUEZ, José Luis (dir): *El contrato de transporte*, Vol. 1, Madrid: Formación continuada 21, 2002. p.230.

²¹ Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías. (BOE núm. 273, de 12 de noviembre de 2009).

²² SÁNCHEZ GRAELLS, Albert: *Fundamentos de Derecho Empresarial*. Tomo III. Editorial Aranzadi, 2012.

siendo él “quien asume la obligación de realizar el transporte en nombre propio con independencia de que lo ejecute por sus propios medios o contrate su realización con otros sujetos”.

Por ello, podemos observar como no dejará de ser considerado como porteador si finalmente el sujeto que realice el transporte (porteador efectivo) es diferente. Aunque el contrato de transporte de mercancías no se exige una determinada forma para su validez²³, es importante la carta de porte ya que es donde quedarán recogidas las cláusulas del transporte y a efectos de control administrativo es de gran importancia.

Esta carta de porte es un documento en el cual se reflejan las condiciones en que se realiza un transporte contratado entre dos o más partes. Si el transporte tuviese diversos envíos, podrá existir una carta de porte para cada uno de ellos. Del mismo modo, si el envío se distribuye en varios vehículos, el porteador o cargador, estarán facultados para exigir una carta de porte por cada vehículo.

Cabe especificar que la carta de porte no es un documento obligatorio y, por tanto, su ausencia o su irregularidad no impide la vigencia del contrato. No obstante, cualquiera de las partes del contrato podrá exigir a la otra que se extienda y en caso de negarse la otra parte, se podrá considerar el desistimiento del contrato. El cargador y el porteador responderán de los gastos y perjuicios que se deriven de la inexactitud o insuficiencia de los datos que les corresponda incluir en ella.

Respecto el transporte marítimo, la figura del porteador se encuentra regulada en diferentes textos normativos ya sean de carácter internacional e incluso nacional. De ellos, la doctrina señala “*se entiende por porteador, al naviero, armador o fletador comprometido en un contrato de transporte con un cargador*”²⁴.

²³ MARTÍNEZ, F. *Manual de Derecho del Transporte*, op.cit, p. 175.

²⁴ MARTÍNEZ, F. *Manual de Derecho del Transporte*, op.cit, p. 122.

Observamos como lo relevante es la relación contractual sin atender a que pueda ser quien realmente materialice el transporte.²⁵ Además, en el transporte marítimo de personas, la relación entre transportista y la otra parte se articula mediante el contrato de pasaje²⁶ el cual obliga al porteador a conducir a una persona por mar en un período determinado a cambio de la prestación pecuniaria denominada pasaje.²⁷

La diferenciación entre el porteador contractual y el porteador efectivo la encontramos originalmente en el Convenio de Atenas de 1974²⁸ donde se responsabiliza al porteador efectivo de los perjuicios derivados de la muerte o lesiones de los pasajeros además de la pérdida o daños en el equipaje en el período en que el transporte sea ejecutado por este. El porteador contractual, responde de manera solidaria y durante todo el transporte. Esta normativa, ha tenido numerosas modificaciones mediante el Protocolo de 2002 hecho en Londres.²⁹

De la jurisprudencia, podemos extraer que el capitán será responsable civilmente frente al naviero siempre y cuando se vulnere el deber de vigilancia de la estiba de la mercancía. De todas formas, el naviero será responsable frente a los terceros que le hubiese contrato.³⁰

En lo que respecta al transporte aéreo, a nivel internacional no encontramos una definición válida y aceptada por la mayoría de los países puesto que dependerá de si nos encontramos en países del *Common Law* o en países del *Civil Law*.

²⁵ CONCEPCIÓN RODRÍGUEZ, José Luis (dir): *El contrato de transporte*, op.cit, p.45.

²⁶ ZUBURI DE SALINAS, Mercedes (Dir): *El Contrato de Transporte de Viajeros: Nuevas Perspectivas*, Navarra: Trazar, 2016, p.50.

²⁷ BUSTO LAGO, José Manuel, ÁLVAREZ LATA, Natalia, PEÑA LÓPEZ, Fernando: *Reclamaciones de consumo*. Editorial Aranzadi, 2010, p.1.

²⁸ Instrumento de Adhesión de España al Convenio relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, hecho en Atenas el 13 de diciembre de 1974. (BOE núm. 108, de 6 de mayo de 1987)

²⁹ Instrumento de Ratificación del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974, hecho en Londres el 1 de noviembre de 2002. (BOE núm. 218, de 11 de septiembre de 2015).

³⁰ SSTs (Sala de lo Civil) nº 729/1995, de 17 de julio, F.J. 2 y (Sala de lo Civil) nº 387/1995, de 24 de abril, F.J. 2. Sentencias con enlace en anexo.

Los primeros entienden tal concepto como aquel que realmente efectúa el transporte, sin tener en cuenta si él mismo ha asumido la obligación o no. Por el contrario, los segundos afirman que es la persona que asume la obligación del transporte mediante un contrato.³¹

Por ello, para obtener una definición ampliamente compartida debemos atender a lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº 1008/2008³². La definición de porteador se ubicaría en su segundo artículo el cual trata de definir una serie de conceptos relacionados sobre el ámbito aéreo. En concreto, el décimo apartado define compañía aérea como “*empresa con una licencia de explotación válida o equivalente*”. Observamos que dicha definición encaja dentro de la concepción del *Common Law*.

Posteriormente, los artículos que le siguen tratan de la licencia de explotación. En el art. 5 observamos los requisitos que debe cumplir la compañía para que se le otorgue dicha licencia entre los cuales hay que destacar el hecho que la porteadora debe tener su centro de actividad principal en dicho Estado miembro o el cumplimiento de los requisitos financieros que se especifican en el artículo 5.

Además, una normativa de gran importancia que debemos sacar en colación es el Reglamento (CE) nº 785/2004³³. Como bien indica su artículo primero, el objetivo de dicha normativa no es otro que establecer unos requisitos mínimos en materia de seguro por parte de las compañías aéreas.

³¹ MARTÍNEZ, F. *Manual de Derecho del Transporte*, op.cit, p. 344.

³² Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad. (DOUE L 293/3, de 31 de septiembre de 2008).

³³ Reglamento (CE) nº 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril, sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos. (DOUE L 138/1, de 30 de abril de 2004).

Los citados Reglamentos derogan y amplían los artículos 69 y siguientes de la LNA viendo además como en la actualidad es de aplicación la Orden de 12 de marzo de 1998, del Ministerio de Fomento.³⁴

A nivel internacional, el Convenio Complementario del Convenio de Varsovia³⁵, firmado en Guadalajara el 18 de septiembre de 1961 es considerado como la primera norma que realiza una distinción entre porteador o transportista contractual y efectivo equiparando su posición.

Posteriormente, el Convenio de Montreal de 1999 recoge esta asimilación en sus arts. 39 y 40 sometiendo de la misma manera ambos sujetos. Es decir, al transportista contractual y al transportista de hecho (porteador efectivo).

En resumen, observamos como en materia de transporte aéreo, la definición de porteador la encontramos recogida únicamente en el ámbito europeo siendo este entendido como la persona que asume la obligación del transporte mediante el contrato y siempre atendiendo a unos requisitos el cumplimiento de los cuales otorgará a la compañía la licencia de explotación.

Siguiendo con el análisis de lo dispuesto en la LNA, respecto el pasajero³⁶, tiene la potestad de renunciar a su derecho a realizar el viaje obteniendo la devolución del precio del pasaje siempre y que su declaración se realice dentro del plazo que reglamentariamente se fije³⁷ (art. 95).

³⁴ Orden de 12 de marzo de 1998 por la que se establecen las normas para la concesión y el mantenimiento de licencias de explotación a las compañías aéreas. (BOE núm. 73, de 26 de marzo de 1998).

³⁵ Convenio Complementario del Convenio de Varsovia, para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual, firmado en Guadalajara el 18 de septiembre de 1961. Este Convenio no fue firmado por España.

³⁶ CONCEPCIÓN RODRÍGUEZ, José Luis (dir): *El contrato de transporte*, op.cit, p.231.

³⁷ En el Real Decreto 2047/1981, de 20 de agosto, por el que se establecen normas a seguir en caso de anulación de plazas y reembolso de billetes en el transporte aéreo regula en su art. seis, las causas de cambio o anulación de billetes de pasaje aéreo o documentos análogos que no deben dar lugar a cargo alguno para el pasajero.

Los artículos que les siguen tratan sobre el equipaje de los viajeros. De estos, destacamos la obligación del transportista de transportar de forma gratuita en cabina los objetos que el viajero lleve consigo catalogados como equipaje de mano (art. 97). Y la responsabilidad del transportista únicamente de la pérdida, sustracción o deterioro del equipaje que le haya entregado para su custodia (art. 98). Es decir, todo aquel que no se englobe dentro del equipaje de mano.

Vemos como la normativa excluye del régimen de responsabilidad del porteador el equipaje de mano y únicamente está incluido el equipaje facturado.³⁸

2.2.2. ÁMBITO INTERNACIONAL

De lo expuesto ut supra puede concluirse que la regulación nacional sobre el transporte aéreo es escasa y derogada por otras normativas.³⁹ Por ello, como veremos a continuación, en esta materia es precisamente la normativa internacional la que ostenta un papel fundamental.

Para tratarlo de una manera más entendedora, se detallarán tanto los Convenios como Reglamentos comunitarios en un orden cronológico a fin de entender, además, como la normativa se ha ido engranando una con otra.

El primer cuerpo normativo para tener en cuenta en la historia de la aviación debido a su gran aceptación por la comunidad internacional es el Convenio de Varsovia⁴⁰ (En adelante, CV).

³⁸ CONCEPCIÓN RODRÍGUEZ, José Luis (dir): *El contrato de transporte*, op.cit, p.53.

³⁹ MARTÍNEZ, F. *Manual de Derecho del Transporte*, op.cit, p.340.

⁴⁰ Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, ultimado en Varsovia el 12 de Octubre de 1929, como consecuencia de la Conferencia internacional de Derecho privado aéreo. (Gaceta de Madrid núm. 233, de 21 de agosto de 1931). Firmado por España el 12 de octubre de 1929.

Los objetivos de dicho Convenio los encontramos en su preámbulo. Principalmente fueron dos: unificar criterios⁴¹ acerca de los documentos utilizados para el transporte aéreo internacional y la responsabilidad del porteador.

No obstante, también podemos nombrar un tercer objetivo como es el de reducir los foros en los que el perjudicado por accidentes aéreos pueda presentar su reclamación.⁴²

El CV podría considerarse que alcanzó vigencia universal⁴³, fue de gran utilidad durante un período de tiempo considerable, pero a medida que el transporte aéreo fue evolucionando, tuvo que ir adaptándose sobretodo respecto los límites de indemnización. Esta adaptación se realizó mediante la incorporación al texto de Protocolos.

El primero de ellos fue el de La Haya⁴⁴ que entró en vigor el 1 de agosto de 1963 y que vino a cambiar y complementar el Convenio⁴⁵. Estados Unidos no lo ratificó al considerar los límites de responsabilidad demasiado bajos provocando gran incertidumbre respecto el futuro del CV.

Sin embargo, el Acuerdo de Montreal de 1966 provocó que los EE. UU. retirará la denuncia al Convenio que interpuso y posteriormente el Protocolo de Guatemala en 1971⁴⁶ fue ratificado, esta vez sí, por la gran potencia americana.

⁴¹ HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, Aurora: *El contrato de transporte aéreo de pasajeros: algunas consideraciones sobre competencia judicial internacional y Derecho aplicable*. Cuaderno de Derecho Transnacional. Vol. 3, Nº 1. 2011. p.181.

⁴²MARTÍNEZ, F. *Manual de Derecho del Transporte*, op.cit, p. 334.

⁴³ CONCEPCIÓN RODRÍGUEZ, José Luis (dir): *El contrato de transporte*, op.cit, p. 232.

⁴⁴ Protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955. (BOE núm. 133, de 4 de junio de 1973). Firmado por España el 10 de mayo del 1971.

⁴⁵ CONCEPCIÓN RODRÍGUEZ, José Luis (dir): *El contrato de transporte*, op.cit, p.234.

⁴⁶ Protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929. Modificado por el protocolo hecho en La Haya el 28 De septiembre de 1955. Firmado en la ciudad de Guatemala el 8 de marzo de 1971.

Estas incorporaciones junto con los cuatro protocolos de Montreal de 25 de septiembre de 1975 forman el Sistema de Varsovia tal y como se conoce actualmente.

De todas formas, perjudicando la solidez del CV encontramos acuerdos privados celebrados por las compañías aéreas como la “Iniciativa Japonesa” de 1992, el Acuerdo de las Aerolíneas Australianas de 1994 o los acuerdos de la IATA (*International Air Transport Association*) de 1995 en Kuala Lumpur⁴⁷. Aunque estos acuerdos se han realizado siguiendo lo expuesto en el artículo 22 del CV, ello incide negativamente un uno de los objetivos originarios del Convenio como era establecer la responsabilidad del porteador.

En este punto debemos hacer especial mención a la IATA. En La Habana, Cuba surgió en 1945 la principal asociación privada⁴⁸ en materia de cooperación entre aerolíneas para promover servicios aéreos seguros, fiables y económicos, en beneficio de los consumidores.⁴⁹

Su actividad se ha visto reflejada en diferentes aspectos de la aviación:

- Elaboración de normas, prácticas y procedimientos.
- Elaboración de políticas de defensa del medio ambiente como la reducción de emisión y ruidos de las aeronaves.
- Participación en la redacción de normativas internacionales. Por ejemplo, en el Convenio de Montreal.
- Reconocimiento de la industria defendiendo la importancia del transporte aéreo para el avance económico y social a nivel mundial.

De esta manera, comprendemos como esta organización es de gran importancia en el sector de la industria aérea. Con ella, tanto se benefician las compañías aéreas puesto que defienden los intereses de éstas con acciones como la protesta ante

⁴⁷ MARTÍNEZ, F. *Manual de Derecho del Transporte*, op.cit, p. 336.

⁴⁸ MARTÍNEZ, F. *Manual de Derecho del Transporte*, op.cit, p. 341.

⁴⁹ IATA: The founding of IATA en: <https://www.iata.org/en/about/history/> [Consultado el 14 de mayo de 2020].

normas y tasas poco razonables como se ayuda a los consumidores simplificando procedimientos o reduciendo costes de éstos.

La segunda norma que tratar es el Reglamento (CE) nº. 2027/1997⁵⁰. El citado Reglamento tiene gran trascendencia puesto que el CV era de aplicación internacional mientras que a nivel nacional faltaba una regulación. Por ello, esta normativa se aplicaría en el mercado interior de la aviación de la UE. Además, su relevancia incide en el hecho de haber sido tomado como referencia a nivel internacional en la redacción de futuros Convenios como analizaremos.

Los objetivos del presente Reglamento eran el incremento y la armonización del nivel de protección de los pasajeros en caso de accidente aéreo. Al igual que Estados Unidos en su momento, se consideró que el límite a la responsabilidad era demasiado bajo y se suprimieron. Así, mediante el artículo 3 del Reglamento se dejó sin efectos el artículo 22 del CV que anteriormente hemos visto.

Este hecho supone que el futuro del CV sea cada vez más frágil ya que vino a establecer un sistema vinculante para los Estados miembros incompatible con las obligaciones asumidas por ellos en el Sistema de Varsovia.⁵¹

Es en este punto de incertidumbre justamente cuando el 28 de mayo de 1999 se firmó el Convenio de Montreal⁵² (En adelante, CM). El motivo para la realización de este Convenio se puede deducir de lo expuesto anteriormente. Principalmente, la necesidad de recoger en un único texto normativo lo que se venía desarrollando en el CV y en los demás instrumentos conexos, pero modernizando aquellos puntos en los que la norma se había quedado obsoleta debido al gran desarrollo del transporte aéreo⁵³.

⁵⁰ Reglamento (CE) nº 2027/97 del Consejo, de 9 de octubre de 1997, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente. (DOCE núm. 285, de 17 de octubre de 1997).

⁵¹ MARTÍNEZ, F. *Manual de Derecho del Transporte*, op.cit, p. 337.

⁵² Instrumento de Ratificación del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999. (BOE núm. 122, de 20 de mayo de 2004). Firmado por España el 14 de enero del 2000.

⁵³ CONCEPCIÓN RODRÍGUEZ, José Luis (dir): *El contrato de transporte*, op.cit, p.242.

De esta manera, mediante el CM se prolonga en el tiempo esta unidad de Estados respecto las pautas y normas en la aviación.

Las siguientes dos regulaciones son de ámbito europeo. Por un lado, tenemos el Reglamento (CE) nº 889/2002⁵⁴ mediante este Reglamento se modificó el antiguo Reglamento (CE) nº 2027/1997. Las razones de dicho cambio fueron evitar duplicidades y lograr mayor relación con el CM.⁵⁵ Para ello, introdujeron remisiones al Convenio y regularon aquellos aspectos en los que se daba autonomía a los Estados.

Respecto su ámbito de aplicación, engloba la responsabilidad de las compañías aéreas pertenecientes a la UE por los daños físicos causados a los pasajeros en caso de accidente. No obstante, de forma novedosa, introduce la responsabilidad causada por retraso y por daños o pérdida de equipaje.⁵⁶

Por otro lado, el Reglamento (CE) nº 261/2004⁵⁷. Cabe mencionar que esta normativa es clave para el pasajero puesto que tiene como finalidad su protección como consumidor conteniendo en ella unos derechos mínimos los cuales debe garantizar las compañías aéreas.⁵⁸

⁵⁴ Reglamento (CE) nº 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002 sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente. (DOCE núm. 140, de 30 de mayo de 2002)

⁵⁵ HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, Aurora: *El contrato de transporte aéreo de pasajeros: algunas consideraciones sobre competencia judicial internacional y Derecho aplicable*, op.cit, p.184.

⁵⁶ MARTÍNEZ, F. *Manual de Derecho del Transporte*, op.cit, p. 338.

⁵⁷ Reglamento (CE) nº 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004 por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) nº 295/91. (DOUE núm. 46, de 17 de febrero de 2004).

⁵⁸ PETIT LAVALL, M^a Victoria: *La inacabada protección de los pasajeros en el transporte aéreo frente a las cancelaciones y los accidentes*. Revista de derecho mercantil. Nº 311. 2019. p. 3

2.2.3. INTERACCIÓN ENTRE NORMAS

Llegados a este punto, observamos la gran cantidad de normativa presente en el derecho aéreo de pasajeros. Afortunadamente, aunque podríamos pensar que este hecho supondría una ardua tarea de identificar la normativa aplicable en los supuestos que se nos planteasen, lo cierto es que su ámbito de aplicación está bien especificado pudiéndose hablar de una interacción entre las distintas normas vigentes en nuestro ordenamiento jurídico.⁵⁹

La ratificación del CM por parte de España no implica que no se deje de aplicar el Sistema de Varsovia ya que puede darse el caso en el que en un incidente aéreo ambos Estados hayan ratificado el Sistema de Varsovia, pero solamente uno de ellos haya ratificado el CM. En este supuesto, es lógico que la normativa aplicable al incidente será la primera.⁶⁰

Por tanto, ambas normativas seguirán presentes hasta que todos los Estados Parte del Sistema de Varsovia ratifiquen el CM y éste entre en vigor en sus respectivos Estados. El ámbito de aplicación del CM engloba el contrato internacional.⁶¹ De ese modo, la determinación de su internacionalidad es de gran importancia. Está recogida en el artículo 1.2 del Convenio y se entenderá así cuando el lugar de partida y de destino sean dos Estados que sean Parte del Convenio.

Respecto la regulación comunitaria, ha habido gran cantidad de Reglamentos que inciden sobre este ámbito. Además, su continua evolución ha provocado la regulación mediante nuevos cuerpos normativos que derogasen los anteriores.

⁵⁹ ZUBURI DE SALINAS, Mercedes (Dir): *El Contrato de Transporte de Viajeros: Nuevas Perspectivas*, op.cit, p.71.

⁶⁰ MARTÍNEZ, F. *Manual de Derecho del Transporte*, op.cit, p. 339.

⁶¹ HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, Aurora: *El contrato de transporte aéreo de pasajeros: algunas consideraciones sobre competencia judicial internacional y Derecho aplicable*, op.cit, p.182.

De los expuestos anteriormente, destacan sobretodo por su incidencia en la actualidad, el Reglamento (CE) nº 889/2002 y el Reglamento (CE) nº 261/2004.⁶²

El ámbito de aplicación de estos, lo encontramos en sus disposiciones. En concreto, el artículo 3.1 del Reglamento (CE) nº 261/2004 establece su ámbito en los siguientes casos:

- a) *a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado.*
- b) *a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en un tercer país con destino a otro situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado, a menos que disfruten de beneficios o compensación y de asistencia en ese tercer país, cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en cuestión sea un transportista comunitario.*

Por tanto, es un ámbito que beneficia a los pasajeros pertenecientes en la UE ya que no hace distinción respecto a la nacionalidad de la compañía aérea.⁶³

Y para acabar, respecto la LNA, el hecho de ser una normativa muy antigua, concretamente del 1960, provoca que gran parte de su articulado se haya visto derogado tanto de forma expresa como de forma tácita.⁶⁴

El Reglamento (CE) 889/2002 ha derogado el régimen de responsabilidad del transportista aéreo regulado en los artículos 115 a 125 de la ley nacional. Sin embargo, la LNA todavía seguirá siendo de aplicación en los supuestos en los que el Reglamento no cumpla su ámbito de aplicación. Concretamente, en el transporte nacional realizado por compañías aéreas no comunitarias y en el transporte

⁶² HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, Aurora: *El contrato de transporte aéreo de pasajeros: algunas consideraciones sobre competencia judicial internacional y Derecho aplicable*, op.cit, p.184.

⁶³ MAESTRE CASAS, Pilar: *El pasajero aéreo desprotegido: obstáculos a la tutela judicial en litigios transfronterizos por incumplimientos de las compañías aéreas (A propósito de la STJUE de 9 julio 2009, Rehder, As. C-204/08)*. Cuaderno de Derecho Transnacional. Vol.3, Nº 2. 2011. p. 290.

⁶⁴ MARTÍNEZ, F. Manual de Derecho del Transporte, op.cit, p. 340.

internacional siendo el Estado del lugar de salida o de destino un Estado no parte del CM o del Sistema de Varsovia.⁶⁵

2.2.4. EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS.

En el ámbito de la responsabilidad del transportista, encontramos una serie de supuestos en los cuales éste es responsable del daño o perjuicio causado a los pasajeros durante el transporte:

1) La responsabilidad en caso de daños personales. Resultan de aplicabilidad tanto el CV como el CM. El concepto de accidente (Art. 17 CV y Art. 17 CM) juega un papel trascendental en esta responsabilidad puesto que dependerá de su existencia, el nacimiento de la responsabilidad del transportista por lesiones o muerte.⁶⁶

Si bien es cierto que se encajan dentro de este tipo los accidentes que sean estrictamente de su naturaleza como la caída de la aeronave, la jurisprudencia ha admitido un concepto amplio de accidente en determinados supuestos a fin de defender una justicia material.⁶⁷

A nivel ejemplificativo, se extiende dicho concepto a altercados entre pasajeros como en *Wallace v. Korean Air* en 2001⁶⁸ donde se consideró como responsable a la compañía respecto a una pasajera que fue agredida sexualmente puesto que hicieron caso omiso de las peticiones de la pasajera a un cambio de sitio.

⁶⁵ HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, Aurora: *El contrato de transporte aéreo de pasajeros: algunas consideraciones sobre competencia judicial internacional y Derecho aplicable*, op.cit, p.185.

⁶⁶ MARTÍNEZ, F. *Manual de Derecho del Transporte*, op.cit, p. 359.

⁶⁷ KARP.R. Judith: *Mile High Assaults: Air Carrier Liability under the Warsaw Convention*. *Journal of Air Law and Commerce*. 2001. Volume 66, Issue 44, Article 7. p. 1567

⁶⁸ United States Court of Appeals, Second Circuit. 6 de junio de 2000.

Otro ejemplo lo encontramos recientemente en la Sentencia del Tribunal de Justicia de la UE (Sala Cuarta) de 19 de diciembre de 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127.⁶⁹ El caso que se planteaba era la posible responsabilidad de la aerolínea ante los daños que una pasajera sufrió al derramarse el café en pleno vuelo. El tribunal en su apartado 43 resolvió lo siguiente:

“En estas circunstancias, procede responder a la cuestión prejudicial planteada que el artículo 17, apartado 1, del Convenio de Montreal debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «accidente», a efectos de dicha disposición, comprende todas las situaciones que se producen a bordo de una aeronave en las que un objeto utilizado para el servicio a los pasajeros ha causado una lesión corporal a un pasajero, sin que sea necesario dilucidar si estas situaciones derivan de un riesgo típico de la aviación.”

El tribunal mediante esta sentencia amplía el concepto de accidente nuevamente al aceptar como válido situaciones donde no se derivan un riesgo típico de la aviación.

En cuanto al límite de la cuantía, el CM establece un sistema objetivo de responsabilidad civil hasta un límite de 100.000 Derechos Especiales de Giro (En adelante, DEG) siempre y cuando no se pruebe la culpa de la víctima como causa del daño o la causa que originó el accidente se pueda imputar exclusivamente a un tercero (Art. 21 CM). Para un importe mayor al límite, la responsabilidad pasaría a ser cuasi objetiva e ilimitada puesto que se invierte la carga de la prueba.⁷⁰

⁶⁹ Sentencia con enlace en anexo.

⁷⁰ PETIT LAVALL, M^a Victoria: *La inacabada protección de los pasajeros en el transporte aéreo frente a las cancelaciones y los accidentes*. Revista de Derecho Mercantil num.311/2019. Editorial Civitas, 2019. p,31.

Para poder otorgar la responsabilidad al transportista, se exige en primer lugar que el accidente se haya realizado o bien a bordo de la aeronave o bien durante las operaciones de embarque y desembarque⁷¹

Y respecto los daños morales, se entiende que estos pueden incluirse dentro del límite establecido en el CM.⁷²

2) La responsabilidad en caso de retraso. Será de aplicación el CV (Art. 19), CM (Art. 19) y el Reglamento (CE) nº 261/2004 (Art. 6). Debemos diferenciar dos tipos de retraso: el retraso habitual regulado en los Convenios Internacionales y el gran retraso configurado por primera vez a nivel europeo.

Respecto el primero, el Sistema de Varsovia utiliza el mismo tipo de responsabilidad que en la responsabilidad en caso de daños personales y establece un límite de 16.600 DEG mediante la reforma del Protocolo de la Haya. El CM en su normativa redujo este límite a 4.694 DEG por pasajero.⁷³

A su vez, el transportista puede exonerarse de su responsabilidad si prueba que ha realizado todas las medidas de protección razonables para evitar el retraso o si prueba que la persona que reclama es la causante de dicho incidente. Respecto el segundo, el reglamento europeo introdujo el concepto de gran retraso en su artículo cuarto. Así, será considerado como tal aquellos de:

- dos horas o más en el caso de todos los vuelos de 1500 kilómetros o menos.
- tres horas o más en vuelos intracomunitarios de más de 1500 kilómetros y de los demás vuelos entre 1500 y 3500 kilómetros.
- cuatro horas o más en los demás vuelos.

⁷¹ ÁLVAREZ LATA, Natalia, BUSTOS MORENO, Yolanda: *Responsabilidad civil en el ámbito del transporte y la navegación aérea*. Editorial Aranzadi, 2014, p. 43.

⁷² BUSTO LAGO, José Manuel; ÁLVAREZ LATA, Natalia; PEÑA LÓPEZ, Fernando: *El transporte aéreo de pasajeros*. Editorial Aranzadi, 2010. p, 6.

⁷³ MARTÍNEZ, F. *Manual de Derecho del Transporte*, op.cit, p. 362.

Este retraso acarreará el derecho de atención previsto en el artículo 9 del mismo Reglamento estipulando la entrega gratuita de comida y refrescos en atención al tiempo necesario de espera, así como dos llamadas telefónicas gratuitas, télex o mensajes de fax, o correos electrónicos.

Además, si el vuelo se retrasa al día siguiente, se debe proporcionar alojamiento en un hotel y transporte entre el aeropuerto y el lugar de alojamiento. Y si el retraso es de cinco horas como mínimo, el artículo 8.1 a) obliga a la compañía a reembolsar en siete días el coste íntegro del billete además del derecho a un vuelo de vuelta al primer punto de partida lo más rápido posible.⁷⁴

Analizando la compatibilidad entre ambas normativas, la jurisprudencia se ha pronunciado entendiendo que existe una compatibilidad entre ambas.⁷⁵ Así, mientras que lo regulado en el reglamento cumple una función de garantía mínima que debe ser prestada de forma automática e inmediata, en los tribunales puede llegarse a una cuantía indemnizatoria mayor respetando lo dispuesto en el convenio internacional.⁷⁶

Sin embargo, dichas garantías mínimas encuentran su límite en el artículo 5.3 del Reglamento. Este establece que el transportista puede quedarse liberado del pago si prueba que el retraso se debe a circunstancias extraordinarias.

Estas circunstancias, el TJUE se ha pronunciado al respecto indicando que se debe realizar una interpretación restrictiva de ellas.⁷⁷ Encontramos como causas

⁷⁴ BUSTO LAGO, José Manuel; ÁLVAREZ LATA, Natalia; PEÑA LÓPEZ, Fernando: *El transporte aéreo de pasajeros*. op.cit, p, 14.

⁷⁵ Véase como ejemplo la Sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas (Gran Sala) de 10 de enero de 2006, dictada en el marco del asunto C-344/04 donde en su apartado 48 expuso “*Estas medidas, que mejoran la protección de los intereses de los pasajeros y las condiciones en que se les aplica el principio de reparación, no pueden, por tanto, considerarse incompatibles con el Convenio de Montreal.*” Sentencia con enlace en anexo.

⁷⁶ CHAPARRO MATAMOROS, Pedro: *La responsabilidad de las compañías aéreas por cancelaciones y retrasos de vuelos*. Revista de Derecho Patrimonial núm. 32/2013. Editorial Aranzadi. 2013. p, 17.

⁷⁷ STJCE (Sala Cuarta) de 22 de diciembre de 2008, asunto C-549/07. Sentencia con enlace en anexo.

extraordinarias el cierre del aeropuerto⁷⁸, averías del avión en aquellos casos que no sea imputable la avería a la negligencia del personal de la compañía aérea⁷⁹ o el caso de las condiciones climatológicas adversas⁸⁰.

Los tribunales europeos en una sentencia muy reciente han concluido que las averías en aviones causadas por la sustitución de componentes *on condition*, es decir, componentes que se espera a que no funcione para realizar el cambio, suponen un ejercicio normal de la actividad del transportista y por ello, no puede ser considerado como causa extraordinaria.⁸¹

Debemos preguntarnos finalmente qué ocurre con el daño moral en los supuestos de retraso. La jurisprudencia ha admitido su procedencia en sentencias como la del Tribunal Supremo nº 533/2000, de 31 de mayo⁸² donde en su fundamento de derecho segundo establece “deben comprenderse aquellas situaciones en que se produce una aflicción o perturbación de alguna entidad, como consecuencia de las horas de tensión, incomodidad y molestia producidas por una demora importante de un vuelo, que carece de justificación alguna”.

El cumplimiento de estos requisitos ha dado lugar a la determinación de una indemnización por daños morales.⁸³

3) La responsabilidad en caso de incidencias en el equipaje. Su regulación se encuentra en el SV, CM y en el Reglamento (CE) nº 889/2002 el cual tal y como vimos anteriormente modificaba el Reglamento (CE) nº 2027/97.

⁷⁸ Véase SAP de Madrid núm. 161/2011, de 13 de mayo; SAP A Coruña núm. 351/2011, de 28 de julio. Sentencia con enlace en anexo.

⁷⁹ STJCE (Sala Cuarta) de 22 de diciembre de 2008, asunto C-549/07, apartado 34. Sentencia con enlace en anexo.

⁸⁰ Véase SAP Barcelona núm. 214/2009, de 23 de junio o SAP A Coruña núm. 365/2011, de 6 de septiembre. Sentencia con enlace en anexo.

⁸¹ STJUE (Sala Octava) Caso A y otros contra Finnair Oyj. Sentencia de 12 marzo 2020. Apartado 42. Sentencia con enlace en anexo.

⁸² Sentencia con enlace en anexo.

⁸³ Véase SAP de Madrid (Sección 28ª) núm. 136/2009, de 22 de mayo. F.J. 3. Sentencia con enlace en anexo

Para poder ejercitar la reclamación, en primer lugar, es preciso plantear una protesta. Además, a pesar de que el transporte del equipaje es un contrato accesorio vinculado a la obligación principal, el tiempo en el cual el porteador será responsable es diferente respecto los demás supuestos analizados anteriormente.⁸⁴

Así, el transportista únicamente será responsable cuando el equipaje se encuentre bajo su custodia (Art. 18.3 CM). El CV establece un sistema de responsabilidad subjetiva con culpa presunta. En su artículo 22.3 fija el límite de responsabilidad en 5.000 francos (419 euros) por viajero para el equipaje de mano y respecto al equipaje facturado un límite de 250 francos (21 euros) por kilogramo salvo declaración especial de interés donde entonces se responderá de la cuantía estipulada (Art. 22.2 CV).

El CM realiza una regulación separada de los equipajes. El equipaje facturado, en los casos de destrucción, pérdida o avería, conlleva una responsabilidad cuasi objetiva al ser dicho contrato un contrato de obra generando obligaciones de resultado y no de medios.⁸⁵ Por ello, el porteador responderá del equipaje siempre y cuando esté bajo su custodia salvo que el daño haya sido realizado por la persona que reclama o el daño derive del propio equipaje. En el caso de retraso, se tendrá en cuenta la responsabilidad subjetiva en el SV y en el CM será cuasi objetivo de la misma manera que se ha indicado anteriormente.

Y respecto el equipaje de mano, el pasajero tendrá la carga de la prueba respecto a la culpa del transportista. En cuanto al daño moral, vemos como también se hace una distinción en daño causado por destrucción, avería o pérdida de equipaje y daño ocasionado por retrasos.

⁸⁴ MARTÍNEZ, F. *Manual de Derecho del Transporte*, op.cit, p. 363.

⁸⁵ MARTÍNEZ SANZ, Fernando. et al: *Aspectos jurídicos y económicos del transporte. Hacia un transporte más seguro, sostenible y eficiente*. op.cit, p. 54.

En el primero, la jurisprudencia ha afirmado que las situaciones en las que ha habido una responsabilidad son susceptibles de valorar una posible responsabilidad por daños morales.⁸⁶

En este sentido, encontramos sentencias que lo respaldan como la SAP de Alicante (Sección 8ª), de 17 de marzo de 2008; la SAP de Barcelona (Sección 8ª), de 17 de marzo de 2008 o SAP de La Rioja (Sección 1ª), de 29 de septiembre, F.J. 4.⁸⁷

El límite a esta cuantía tuvo gran repercusión en nuestra jurisprudencia ya que no se sabía con certeza si los daños materiales y morales debían ser ubicados en un mismo límite o por separado. Finalmente, sentencias como la SAP de Barcelona (Sección 15a), de 3 de septiembre de 2009. F.J. 8 o SAP de Barcelona (Sección 15a), de 29 de septiembre de 2010⁸⁸ establecen que ambos deben tener una forma unitaria respetando el límite establecido. Por ello, en los supuestos en los que el daño material cubra el límite de la cuantía, no dará lugar la reclamación de daños morales.

En el segundo, en el retraso en el transporte de pasajeros, se reconoce el derecho a ser indemnizado por el daño moral en sentencias como la SAP de Madrid (Sección 28ª), de 24 de septiembre de 2009 o la SAP de La Rioja (Sección 1ª), de 29 de septiembre de 2011.^{89 90}

4) El *overbooking* o denegación de embarque involuntaria. Es una novedad introducida mediante el Reglamento (CE) nº 261/2004.⁹¹ Los pasajeros que no

⁸⁶ GARCÍA SANZ, Arturo: *El daño moral en el transporte aéreo de pasajeros*. Revista de Derecho Mercantil núm. 286/2012. Editorial Civitas. 2012. p.5

⁸⁷ Sentencia con enlace en anexo.

⁸⁸ Sentencia con enlace en anexo.

⁸⁹ GARCÍA SANZ, Arturo: *El daño moral en el transporte aéreo de pasajeros*. Revista de Derecho Mercantil núm. 286/2012. Editorial Civitas. 2012, p.9.

⁹⁰ Enlaces de las sentencias en el anexo.

⁹¹ MARTÍNEZ SANZ, Fernando. et al: *Aspectos jurídicos y económicos del transporte*. Hacia un transporte más seguro, sostenible y eficiente. op.cit, p. 40.

puedan realizar el vuelo por culpa de la sobreventa por parte de la compañía, el reglamento establece una serie de compensaciones:

- Indemnización por importe de 250, 400 o 600 euros según la distancia. Dicho importe podrá reducirse hasta en un 50% cuando la compañía pueda ofrecer al afectado otro viaje en un tiempo determinado (Art. 7).
- Reembolso del precio íntegro del billete o la conducción hasta el destino final en la mayor brevedad posible. (Art. 8).
- Asistencia durante el tiempo de espera hasta el siguiente vuelo.

Sin embargo, acto previo a esta denegación, el artículo 4 establece que deberá pedir que se presenten voluntarios a renunciar a sus asientos a cambio de unas determinadas compensaciones acordadas entre el pasajero y la compañía y renunciando a una posterior reclamación.⁹² Y solamente en el caso en que voluntarios no sean los suficientes, deberá denegarse el embarque con la regla de prioridad prevista en el ordenamiento jurídico.⁹³ Y en nuestro caso, se entiende que la regla de prioridad se basa en la conocida como *first come. first serve* prohibida en países como Estados Unidos.⁹⁴

5) La responsabilidad por acomodo del pasajero en clase distinta. El Reglamento (CE) nº 261/2004 entró a regular esta práctica en su artículo 10 y nos marca que únicamente se generará responsabilidad cuando haya un cambio a una clase inferior a la estipulada en el contrato. Así, el segundo apartado regula el reembolso que deberá realizar la compañía al pasajero afectado:

- el 30% del precio de billete del pasajero si el vuelo tiene una distancia hasta 1500 kilómetros.

⁹² GUERRERO LEBRÓN, Maria Jesus: *La responsabilidad contractual del porteador aéreo en el transporte de pasajeros*. Tirant lo Blanch. Valencia, 2005. p. 14.

⁹³ MARTÍNEZ, F. *Manual de Derecho del Transporte*, op.cit, p. 364.

⁹⁴ MARTÍNEZ SANZ, Fernando. et al: *Aspectos jurídicos y económicos del transporte. Hacia un transporte más seguro, sostenible y eficiente*. op.cit, p. 41.

- el 50% del precio del billete en vuelos intracomunitarios de más de 1500 kilómetros y para todos los demás de entre 1500 y 3500 kilómetros.
- el 75% del precio del billete para vuelos no comprendidos en lo anteriormente expuesto.

6) La responsabilidad en caso de cancelación. De nuevo, este tipo se encuentra recogido en el Reglamento (CE) nº 261/2004. Vemos como el transportista debe ofrecer a los pasajeros afectados la asistencia que veíamos en el caso del retraso de los vuelos. Además, el porteador deberá compensar a los pasajeros siempre y cuando no concurran los siguientes supuestos:

- Los pasajeros sean informados de la cancelación con un mínimo de dos semanas de antelación.
- Los pasajeros sean informados de la cancelación en el período comprendido entre las dos semanas y siete días de antelación siempre y cuando se ofrezca un transporte alternativo que permita salir del lugar del despegue con menos de dos horas de antelación y llegar al lugar de destino con un mínimo de cuatro horas de retraso.
- Los pasajeros sean informados con menos de siete días de antelación, pero los tiempos anteriormente citados sean de una hora a la hora de salida y llegar con menos de dos horas de antelación.

Por tanto, observamos como el derecho de información juega un papel fundamental a la hora de determinar la posible compensación. De esta manera, se cumple la finalidad de protección a los pasajeros ya que de esta manera se garantiza la efectividad de los demás derechos.⁹⁵

⁹⁵ PETIT LA VALL: M^a Victoria: *La inacabada protección de los pasajeros en el transporte aéreo frente a las cancelaciones y los accidentes*. Revista de Derecho Mercantil núm. 311/2019. Editorial Civitas. 2019. p.15

Sin embargo, el artículo 5.3 del Reglamento exime de responsabilidad al porteador si prueba que los motivos que originaron la cancelación son por circunstancias extraordinarias.⁹⁶

La definición de dichas circunstancias las encontramos en la jurisprudencia. La STJUE (Sala Cuarta) de 22 de diciembre de 2008 (*Wallentin*), STJUE (Sala Tercera) de 31 de enero de 2013 (*Mc Donagh*) y STJUE (Sala Novena) de 17 de septiembre de 2015 (*Van der Lans*)⁹⁷ definen el concepto como “*un acontecimiento que no es inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado y escapa al control efectivo de éste a causa de su naturaleza o de su origen*”.

Por tanto, de acuerdo con la anterior sentencia, los artículos 5.1.b) y 9 del Reglamento (CE) 261/2004 cuando se dan las circunstancias extraordinarias, se debe cumplir la obligación de asistencia y únicamente obtendrá una compensación cuando resulte necesario, adecuado y razonable para suplir la deficiencia del transportista. Dicha apreciación, corresponderá al juez nacional para el caso concreto.

En los anteriores supuestos, el Reglamento (CE) nº 261/2004, se aplicará a los pasajeros que partan o se aterricen en territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado siempre y cuando no disfrute de beneficios o compensación y de asistencia y el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en cuestión sea un transportista comunitario.

⁹⁶ CHAPARRO MATAMOROS, Pedro: *La responsabilidad de las compañías aéreas por cancelaciones y retrasos de vuelos*. Revista de Derecho Patrimonial núm. 32/2013. Editorial Aranzadi. 2013. p. 6.

⁹⁷ Sentencia con enlace en anexo.

2.3. LEGISLACIÓN SOBRE PROTECCIÓN DEL CONSUMIDOR Y USUARIO

A continuación, se tratará de qué manera se protegen los derechos del consumidor y usuario. Para ello, analizaremos tres ámbitos distintos, el autonómico, nacional y europeo a fin de valorar si existen diferencias entre ellos. Utilizaremos las normas vigentes de aplicación en cada caso y tendremos en cuenta los pronunciamientos más relevantes de los tribunales competentes para ello con la finalidad última de averiguar qué entienden los tribunales por cláusula abusiva.

2.3.1. ÁMBITO AUTONÓMICO

En Cataluña la regulación por excelencia en materia de protección del consumidor es la LCCC. Esta normativa, de acuerdo con su preámbulo, tuvo como pretexto inicial la existencia de contratos en masa y de una nueva tecnología capaz de ofrecer los bienes y servicios a consumidores poco habituados a estos.

El ámbito territorial de esta normativa es el territorio catalán mientras que en su ámbito subjetivo encontramos a consumidores y usuarios por un lado y empresarios o profesionales por otro.⁹⁸

Así se expone también en su artículo 121-1 que dice lo siguiente *“Las relaciones de consumo que se desarrollen en el territorio de Cataluña se rigen por los preceptos de la presente ley, excepto en los casos en que la regulación sectorial específica dispensa una mayor protección a los derechos de las personas consumidoras.”*

Ya en su artículo 112-2 especifica que la buena fe y equilibrio entre las posiciones jurídicas deben ser la base de las relaciones de consumo. A partir de estos principios se excluyen tanto las prácticas comerciales desleales como las abusivas rechazando así las cláusulas abusivas en los contratos.

⁹⁸ Estos entendidos de acuerdo con su artículo 111-2.

Y en el art. 123-2 del Código, enmarcado en el derecho a la protección de los intereses económicos y sociales, encontramos la protección de los consumidores contra los abusos contractuales enumerando una serie de derechos tales como:

- La utilización de cláusulas generales o de otras no negociadas individualmente de forma concreta, clara y sencilla, respetando los principios de buena fe y justo equilibrio entre derechos y obligaciones.
- Recibir una copia del contrato en el cual deben recoger unos datos esenciales.

Finalmente, para la resolución de los conflictos que se planteen en el marco de dicha normativa, destacar el hecho que ésta prevé la resolución extrajudicial de conflictos mediante el fomento por parte de las administraciones públicas de Cataluña de la mediación y del arbitraje.

2.3.2. ÁMBITO NACIONAL

Cada vez, con mayor frecuencia encontramos condiciones generales en contratos entre empresarios y consumidores. La sociedad de consumo actual ha provocado que cada vez sean más necesarios contratos basados en la estandarización y agilidad para lidiar con el ritmo tan frenético del mercado de bienes de consumo.⁹⁹

⁹⁹ BUSTO LAGO, José Manuel; ÁLVAREZ LATA, Natalia y PEÑA LÓPEZ, Fernando: *Condiciones generales de los contratos, cláusulas predispuestas no negociadas individualmente y cláusulas abusivas*. Régimen jurídico y controles aplicables a las estipulaciones no negociadas con el consumidor. Editorial Aranzadi. 2010, p. 2

Éstas se encuentran recogidas en la Ley de Condiciones Generales de la Contratación¹⁰⁰ (En adelante, LCGC). Para considerar una cláusula como condición general¹⁰¹, debe cumplir una serie de requisitos¹⁰²:

- Deben ser cláusulas contractuales establecidas sin la necesidad que una norma imperativa así lo disponga.
- Deben ser cláusulas predispuestas. Es decir, redactadas con anterioridad.
- Debe ser impuesta por una de las partes. En la relación contractual encontraremos una parte fuerte que impondrá las condiciones mientras que la parte débil únicamente podrá aceptarlas o rechazarlas, pero no negociarlas. No es relevante quién haya redactado dichas cláusulas sino únicamente que exista dicha imposición.
- La finalidad de las cláusulas deben ser su aplicación en un gran número de contratos.

En cuanto al ámbito subjetivo de la ley, nos encontramos con que el predisponente tiene que ser un profesional entendido como aquel que actúe dentro de su actividad económica. Sin embargo, el adherente puede ser un consumidor u otro profesional.¹⁰³

Dado que, según las características de estas cláusulas, podríamos entender que pueden dar lugar a un abuso por parte de quien ostenta la parte fuerte de la relación, tanto la legislación como la jurisprudencia se han encargado de determinar controles para su validez.

¹⁰⁰ Ley 28/1998, de 13 de abril, de Condiciones Generales de la Contratación (BOE núm. 89, de 14 de abril de 1998)

¹⁰¹ Los requisitos para concluir que nos encontramos ante una condición general de la contratación se pusieron de manifiesto jurisprudencialmente en sentencias como la STS (Sala de lo Civil, Sección Pleno) nº 241/2013, de 9 de mayo. Sentencia con enlace en anexo.

¹⁰² PASCUAL MARTÍNEZ, Espín: *El control de las condiciones generales de la contratación: su aplicación al contrato de alquiler de vehículos*. Revista CESCO de Derecho de Consumo. Nº 6/2013. p.80.

¹⁰³ STS (Sala de lo Civil, Sección Pleno) nº 241/2013, de 9 de mayo. F.J. 3. Sentencia con enlace en anexo.

El primer control a tener en cuenta es el de incorporación regulado en los arts. 5 y 7 de la LCGC. Desde el ámbito de control formal, se persigue que el adherente pueda conocer las condiciones generales. Por ello, se exige que éste tenga un ejemplar de dichas condiciones y que éstas sean incorporadas y firmadas en el contrato.

Desde el ámbito material o control de transparencia, se estipula que estas cláusulas deberán ser transparentes, claras, concretas y sencillas puesto que únicamente de esta manera el consumidor podrá entenderlas.

Por tanto, tal y como se desprende el Fundamento Jurídico tercero de la STS (Sala de lo Civil, Sección 1ª) nº 168/2020, de 11 de marzo¹⁰⁴ *“junto al parámetro de la claridad y comprensibilidad, debe concurrir el requisito de la posibilidad de conocimiento, puesto que el control de inclusión es, fundamentalmente, un control de cognoscibilidad.”*¹⁰⁵

El TS amparándose en la jurisprudencia europea, defiende que este control únicamente será de aplicación cuando el adherente sea un consumidor, en caso de encontrarnos con un empresario no será de aplicación. Según este mismo tribunal, el *“criterio de transparencia respecto de los elementos esenciales del contrato, tiene por objeto que el cliente conozca o pueda conocer la carga económica que en conjunto el contrato supone para él y, a su vez, la prestación económica que va a obtener de la otra parte”*¹⁰⁶. De ello se extrae que en el contrato debe aparecer el sacrificio patrimonial realizado por la parte débil.¹⁰⁷

El segundo control es de interpretación y se encuentra recogido en el art. 6. La normativa establece dos principios a la hora de realizar la interpretación. El

¹⁰⁴ Sentencia con enlace en anexo.

¹⁰⁵ Véase también STS 314/2018, de 28 de mayo.

¹⁰⁶ STS (Sala de lo Civil, Sección 1ª) nº 406/2012, de 18 de junio. F.J. 3. Sentencia con enlace en anexo.

¹⁰⁷ PASCUAL MARTÍNEZ, Espín: *El control de las condiciones generales de la contratación: su aplicación al contrato de alquiler de vehículos*. op.cit, p. 85.

principio de condición particular prevalece sobre la condición general, siempre y cuando la particular sea más beneficiosa que la general, y el principio *contra proferentem*, es decir, en caso de encontrarnos con una cláusula oscura, la interpretación de esta debe ser a favor de la parte débil.

Y el tercer y último control es el de contenido recogido en el art. 8 LCGC. En su primer apartado estipula “*serán nulas de pleno derecho las condiciones generales que contradigan en perjuicio del adherente lo dispuesto en esta Ley o en cualquier otra norma imperativa o prohibitiva, salvo que en ellas se establezca un efecto distinto para el caso de contravención*”.

Por tanto, observamos como se puede dar el caso que haya contratos en los cuales el adherente conozca las condiciones generales, éstas sean claras y transparentes, pero si contradicen lo dispuesto en este apartado, serán consideradas nulas. Sin embargo, esta nulidad no se aplicará a la totalidad del contrato sino únicamente en aquellas cláusulas que no hayan superado los controles establecidos en la normativa de acuerdo con el principio *favor contractu*.

Llegados a este punto, debemos entrar a valorar lo dispuesto en otra norma de referencia nacional para la protección de consumidores y usuarios como es la LGDCU, de 16 de noviembre de 2007. Ésta surgió en aplicación de lo dispuesto en el artículo 51 de nuestra Constitución que imponía que los poderes públicos debían y deben dictar leyes para la defensa y desarrollo del principio de protección de consumidores y usuarios.¹⁰⁸

Concretamente, en los artículos comprendidos entre el 82 y el 91 se encuentra el régimen jurídico en materia de cláusulas contractuales no negociadas individualmente y cláusulas abusivas.

¹⁰⁸ BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, Alberto: *El principio de protección de los consumidores*. Editorial Aranzadi. 2018, p. 4.

Las características que deben cumplir las cláusulas en esta normativa son prácticamente idénticas, aunque con algún matiz importante. Comparten el carácter de cláusula contractual, la predisposición por parte del empresario y el hecho que éste imponga al consumidor las cláusulas.

Sin embargo, en la LGDCU no se requiere que las cláusulas tengan como finalidad ser aplicadas a un gran número de adherentes¹⁰⁹. Además, nos encontramos con que las partes deberán ser por un lado el profesional o empresario y por otro la figura del consumidor.

El concepto de consumidor lo encontramos recogido en la LGDCU como *“personas físicas que actúen con un propósito ajeno a su actividad comercial, empresarial, oficio o profesión y a las personas jurídicas y las entidades sin personalidad jurídica que actúen sin ánimo de lucro en un ámbito ajeno a una actividad comercial o empresarial.”*

En su artículo 82.1, encontramos la definición de cláusulas abusivas. Se considerarán como tales *“todas aquellas estipulaciones no negociadas individualmente y todas aquellas prácticas no consentidas expresamente que, en contra de las exigencias de la buena fe causen, en perjuicio del consumidor y usuario, un desequilibrio importante de los derechos y obligaciones de las partes que se deriven del contrato”*. Seguidamente, los artículos 85 a 90 enumeran una lista de cláusulas abusivas en diferentes categorías.¹¹⁰

En las páginas siguientes trataremos de clarificar qué entienden nuestros tribunales por cláusula abusiva. El TS considera que las condiciones generales estipuladas en contratos son un modo auténtico de contratar, aunque muy

¹⁰⁹ BUSTO LAGO, José Manuel; ÁLVAREZ LATA, Natalia y PEÑA LÓPEZ, Fernando: *Condiciones generales de los contratos, cláusulas predispuestas no negociadas individualmente y cláusulas abusivas. Régimen jurídico y controles aplicables a las estipulaciones no negociadas con el consumidor*. op.cit, p. 3.

¹¹⁰ DE MIGUEL ASENSIO, Pedro Alberto: *Contratación mediante condiciones generales de la contratación*. Editorial Aranzadi. 2011, p.8

diferenciado del contrato por negociación regulado en el Código Civil. Para que dichas condiciones sean eficaces deben cumplir con una serie de exigencias¹¹¹:

- Prestación del consentimiento por parte del adherente.
- Redacción de un modo claro, comprensible y transparentes en sus consecuencias económicas y jurídicas.
- El respeto a la buena fe, justo equilibrio de derechos y obligaciones.

Sobre el último punto, la jurisprudencia entiende que *“aunque el consumidor haya prestado válidamente su consentimiento en el caso de cláusulas claras, comprensibles y transparentes, ello no es obstáculo para que pueda declararse la nulidad de las cláusulas abusivas cuando pese a las exigencias de la buena fe, causen en detrimento del consumidor un desequilibrio importante entre los derechos y obligaciones de las partes que se derivan del contrato”*¹¹²

Por tanto, observamos como el tercer control que se exige en la normativa de protección al consumidor es de gran relevancia a la hora de determinar el carácter abusivo de una cláusula de condiciones generales.

Resumiendo, y tomando como referencia lo que expone el Tribunal Supremo en su Sentencia (Sala de lo Civil, Sección Pleno) nº 241/2013, de 9 de mayo¹¹³ F.J. 14, los requisitos para que una cláusula se considere abusiva son los siguientes¹¹⁴:

- a) Que sean condiciones generales predispuestas y destinadas a ser impuestas en una pluralidad de contratos, sin haber sido negociadas y sin ser individualizadas.

¹¹¹ SSTs nº 406/2012, de 18 de junio, nº 241/2013, de 9 de mayo, nº 166/2014, de 7 de abril. Sentencias con enlace en anexo

¹¹² STS (Sala Primera) nº 265/2015, de 22 de abril. F.J. 3. Sentencia con enlace en anexo.

¹¹³ Sentencia con enlace en anexo.

¹¹⁴ AÑÓN CALVETE, Juan: *Cláusulas abusivas: tres sentencias de interés*. Editorial Tirant lo Blanch. 2013, p. 8.

- b) Que causen un desequilibrio importante en los derechos y obligaciones derivados del contrato afectando a la buena fe.
- c) Que el desequilibrio perjudique al consumidor.

2.3.3. ÁMBITO EUROPEO

La regulación en materia de defensa de consumidores y usuarios ha tenido un gran impacto a nivel europeo ya que éste ha sido un gran propulsor en el desarrollo de este derecho.¹¹⁵

Su reconocimiento se encuentra actualmente en el art. 169 del Tratado de Funcionamiento de la UE¹¹⁶ elevando así el principio de defensa de consumidores y usuarios como una guía de actuación de la propia UE.

Posteriormente, se introdujo la Directiva 93/13/CEE¹¹⁷ que tenía como principal objetivo aproximar las legislaciones sobre cláusulas abusivas en los contratos celebrados entre profesionales y consumidores.¹¹⁸

Su art. 3 define la cláusula abusiva “*Las cláusulas contractuales que no se hayan negociado individualmente se considerarán abusivas si, pese a las exigencias de la buena fe, causan en detrimento del consumidor un desequilibrio importante entre los derechos y obligaciones de las partes que se derivan del contrato.*”. Se entiende además, que no han sido negociada individualmente cuando ha sido redactada con anterioridad y el consumidor no ha podido influir sobre su contenido.

¹¹⁵ BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, Alberto: *El principio de protección de los consumidores*. op,cit. p. 8.

¹¹⁶ Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. (DOUE C 83/47, de 30 de marzo de 2010).

¹¹⁷ Directiva 93/13/CEE del Consejo, de 5 de abril de 1993, sobre las cláusulas abusivas en los contratos celebrados con consumidores. (DOCE núm. 95, de 21 de abril de 1993)

¹¹⁸ PÉREZ BENÍTEZ, Jacinto José: *El Control Judicial de las Condiciones Generales de la Contratación y de las Cláusulas Abusivas. Tutela Procesal de los intereses de grupo*. Editorial Tirant lo Blanch. Valencia, 2010, p. 2.

La justificación al control de la adhesión por parte del consumidor se debe a que éste se entiende en una situación de inferioridad respecto al empresario ya sea en la capacidad de negociación como al nivel de información.¹¹⁹

Su artículo 6.1 establece un equilibrio real¹²⁰ entre ambos sujetos estableciendo que las cláusulas abusivas no vincularan al consumidor y dispone que el contrato seguirá siendo obligatorio en las partes en las que puedan subsistir a pesar de haberse declarado el carácter abusivo de ciertas cláusulas.¹²¹

A raíz de esta directiva, nuestro ordenamiento jurídico estableció una serie de normas como la LGDCU comentada anteriormente.¹²² El hecho de incorporarse a través de una directiva nos da a entender que encontraremos una armonización en toda Europa sobre la protección de los derechos del consumidor. Y además, que también podremos tomar como referencia de interpretación de la LGDCU la jurisprudencia de los tribunales europeos.

2.3.4. CLÁUSULAS ABUSIVAS EN EL TRANSPORTE AÉREO

No cabe duda que el contrato de transporte aéreo de personas, del mismo modo que el de transporte de equipaje, es caracterizado por ser un contrato de adhesión.¹²³ En él se dan los presupuestos que hemos ido resumiendo ut supra tales

¹¹⁹ SSTJCE, de 27 de junio de 2000, Océano, C-240/98 a C-244/98, apartado 25; de 26 de octubre de 2006, Mostaza Claro, C-168/05, apartado 25 o SSTJUE 21 de febrero de 2013, Banif Plus Bank Zrt C-472/11 apartado 19, 14 de marzo de 2013, Aziz VS. Caixa d'Estalvis de Catalunya C-472/11, apartado 19. Sentencias con enlace en anexo.

¹²⁰ PASCUAL MARTÍNEZ, Espín: *El control de las condiciones generales de la contratación: su aplicación al contrato de alquiler de vehículos*. op.cit. p.81.

¹²¹ La STJUE de 30 de mayo de 2013, asunto C-488/11, caso Asbeek Brusse y de Man Garabito estableció en sus apartados 43 y 44 que el artículo 6.1 de la Directiva debía ser una disposición de carácter imperativo en el ordenamiento jurídico interno. Sentencia con enlace en anexo.

¹²² DE MIGUEL ASENSIO, Pedro Alberto: *Contratación mediante condiciones generales de la contratación*. op.cit, p.8

¹²³ GARRIDO PARENT, David: *Las condiciones generales del contrato de transporte aéreo de pasajeros y de su equipaje*. Revista Doctrinal Aranzadi Civil-Mercantil nº 18/2006. Editorial Aranzadi. 2006, p. 1.

como la existencia de condiciones predispuestas por la compañía aérea las cuales los pasajeros únicamente pueden aceptarlas o rechazarlas.

Para valorar si nos encontramos ante una cláusula abusiva en el contrato de transporte aéreo debemos de tener en cuenta la normativa general que protege a los consumidores y usuarios. Ésta se ha ido exponiendo anteriormente, a nivel catalán hemos visto la posible aplicación de la LCCC; a nivel nacional será de utilidad la LCGC y la LGDCU y a nivel europeo encontramos la Directiva 93/13/CEE.

Además, dado que nos encontramos ante contratos específicos de transporte aéreo, también serán de aplicación aquellas normativas que protejan al consumidor en este ámbito de forma específica. A nivel nacional tendremos la LNA mientras que, a nivel europeo, tanto el Reglamento (CE) nº 261/2004 como el (CE) nº 1107/2006¹²⁴ serán consideradas por nuestros tribunales.

3. ANÁLISIS JURÍDICO DE LA JURISPRUDENCIA EN MATERIA DE CLÁUSULAS ABUSIVAS

3.1. INTRODUCCIÓN

Los juzgados de lo mercantil surgieron en 2003 a través de la Reforma Concursal que modificó la LO del Poder Judicial. En estos juzgados especializados, el artículo 86.ter.2, letra b), de la ley anterior, estipula que conocerán de las cuestiones en materia de transportes, nacional o internacional.

Sin embargo, esta atribución de competencias es cada vez más criticada debido a la gran cantidad de cuestiones que estos tribunales deben asumir en materia concursal y que además, deben compaginar con cuestiones en materia de transporte por cuantías ínfimas en materia de consumo. Debido a ello, la solución que se

¹²⁴ Reglamento (CE) nº 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo. (DOUE núm. 204, de 26 de julio de 2006)

plantea es el impulso de procedimientos que mediante resolución arbitral resuelvan las reclamaciones de escasa cuantía en el transporte aéreo.

A continuación, analizaremos el pronunciamiento de los tribunales nacionales ante posibles cláusulas de carácter abusivo. Enunciaremos en primer lugar la controversia del caso en cuestión y posteriormente los argumentos que se dan para concluir sobre la nulidad o no de la cláusula en cuestión.

3.2. SENTENCIAS ANALIZADAS

La primera cláusula controvertida que analizaremos será aquella que obliga al pasajero a llevar consigo impresa la tarjeta de embarque puesto que de no hacerlo, deberá tener que abonar 40 euros por la impresión de la misma en el mostrador del aeropuerto.

El primer pronunciamiento sobre el que analizaremos será el de la Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, de 5 de octubre de 2011.¹²⁵ Cabe apreciar que en 1ª instancia se consideró el carácter abusivo de esta condición general de la contratación. Los argumentos que dio el Tribunal de lo Mercantil fueron que la cláusula provocaba un desequilibrio entre las prestaciones al limitar los derechos del consumidor.

En específico, valoraba que no se respetaba el art. 3 CM donde se estipula que es el transportista el encargado de expedir la tarjeta de embarque. Por ello, el hecho de trasladar esta obligación al pasajero y además, imponiéndole una sanción en caso de no realizarlo, debe ser entendido como desproporcional y abusivo.

Debido a ello, Ryanair interpuso recurso de apelación donde la Audiencia Provincial fue la encargada de resolverlo. Ésta, en contra de la pronunciación en 1ª

¹²⁵ Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 15ª) nº 390/2011, de 5 de octubre. Sentencia con enlace en anexo.

instancia, concluyó que la cláusula no podía ser considerada como abusiva por los siguientes motivos:

Respecto la obligación de expedir la tarjeta de embarque, *“en el modus operandi de la compañía, que el pasajero ha aceptado contratar, la tarjeta de embarque no es confeccionada, expedida y entregada al pasajero en el momento del embarque en el mostrador de tierra de la compañía, sino dos semanas antes, y es puesta a disposición del pasajero en la página web de Ryanair”*. En el Fundamento Jurídico cuarto de la sentencia observamos como el tribunal entiende que la compañía aérea cumple con su obligación al emitir la tarjeta y entregándola de forma telemática.

Además, sigue el tribunal exponiendo que *“no consideramos que la obligación, suficientemente advertida con antelación, a cargo del pasajero de imprimir (no ya de emitir o expedir) la tarjeta de embarque desde la página web en la que se ha efectuado la contratación, y portarla consigo al aeropuerto, sea un gravamen desproporcionado, implique un desequilibrio importante entre las prestaciones o limite de manera injustificada sus derechos, en definitiva que sea abusiva”*. Mediante esta actuación, la compañía pretende un ahorro de costes agilizando el trámite de embarque y reduciendo el personal de tierra. Y ello no supone un perjuicio contractual desmesurado para el pasajero que también se ve beneficiado de la práctica.

Finalmente, la sentencia entra a valorar el importe de sanción en caso de no llevar consigo la tarjeta. Este importe es considerado por la Audiencia como proporcionado, y de no excesiva cuantía justificado por la libertad contractual.

Debemos destacar el voto particular que se formula al final de la sentencia en el cual el magistrado no considera legítimo que la compañía traslade al pasajero la carga de utilizar sus propios medios para el acceso a la tarjeta de embarque y en lo referido a la cuantía de la sanción, *“tampoco puedo compartir la apreciación de la mayoría de que no es abusiva la penalidad de 40 euros que a modo de sanción*

se impone al pasajero que no haya conseguido hacerse por sus propios medios la carta de porte”. A tenor del art. 85.6 LGDC, debe ser considerado como abusivo la imposición de indemnizaciones desproporcionadas.

Posteriormente, encontramos sentencias como la del Juzgado de lo Mercantil, de 30 de septiembre de 2013¹²⁶ que comparte la mayoría de los argumentos defendidos tanto por la 1ª instancia como por el voto particular detallados ut supra. De la utilización de los propios medios para la impresión de la tarjeta, el tribunal señala que *“Se trata de una decisión legislativa (no existir billetes en soporte papel) que es acorde con la realidad social actual en la que se ha producido una inmersión de la vía telemática y electrónica, por lo que es acorde a la realidad social el actuar de la demandada”*. De esta manera, a diferencia de la opinión del voto particular anterior, sí considera legítimo la utilización de los medios propios de acuerdo con la realidad social del momento.

Sin embargo, comparte lo defendido respecto la cuantía de la sanción. En la misma, señala que *“En consecuencia, es probable que en muchas ocasiones el precio de la reimpresión es superior al del trayecto”* y acaba exponiendo que debido a la falta de acreditación del coste de la reimpresión que justifique el precio esgrimido por la compañía, no cabe otra respuesta que la nulidad de la cláusula.

Observamos un tercer pronunciamiento en la Sentencia del Juzgado de lo Mercantil, de 16 de febrero de 2017¹²⁷ donde señala el juzgado que *“en el presente caso debemos tener en cuenta por un lado que el precio que se cobra por la reimpresión de la tarjeta de embarque es de 40 euros; este precio en numerosas ocasiones es muy superior al precio de trayecto”* Y además, *“la falta de acreditación de estos que extremos, que estaba en poder de la demandada, nos lleva a sostener que la cláusula impone una indemnización desproporcionada y por ello abusiva”*.

¹²⁶ Sentencia del Juzgado de lo Mercantil de Madrid nº 113/2013, de 30 de septiembre. Sentencia con enlace en anexo.

¹²⁷ Sentencia del Juzgado de lo Mercantil de Valencia nº 37/2017, de 16 de febrero. Sentencia con enlace en anexo.

De los pronunciamientos que hemos podido analizar en este tipo de cláusula, observamos una visión compartida en los siguientes puntos:

- La compañía aérea cumple con la obligación de expedición de la tarjeta de embarque recogida en el art. 3 CM mediante su emisión vía telemática.
- La obligación de llevar consigo la tarjeta de embarque imprimiéndola por sus propios medios es adecuada a la realidad social del momento y no puede ser considerada desproporcionada.
- La sanción de 40 euros por no imprimir la tarjeta de embarque es considerada desproporcionada en la medida que la compañía aérea no pueda probar la justificación de dicho importe en relación a los costes que le supone a la compañía su reimpresión.

La segunda cláusula controvertida que hemos de valorar es aquella que cancela el trayecto de vuelta si no se ha usado previamente el de ida. En la sentencia de la Audiencia Provincial de las Palmas, de 4 de febrero de 2010¹²⁸, se plantea la siguiente controversia: la pasajera contrató una tarifa de vuelo de ida y vuelta no reembolsable, no modificable en la cual se estipulaba que se cancelaría el trayecto de vuelta en el supuesto de que no utilizase el trayecto de ida. El tribunal entiende que esta actuación carece de justificación razonable por los siguientes motivos:

- *“Puede tener justificación razonable que la bonificación o descuento se pierda. Pero no que, como es el caso, se niegue absolutamente la prestación contractual pactada, pues ello supone que la parte contractual más débil sufra perjuicios intolerables”*. Entendiendo que mediante esta tarifa, el pasajero se beneficia de un descuento en el precio, el no cumplimiento de ésta debería compensarse puesto que la compañía padece un perjuicio al dejar un asiento libre que podría ocupar otro pasajero, pero no deja de ser la posibilidad de vender por segunda vez un billete.

¹²⁸ SAP de las Palmas nº 51/2010, de 4 de febrero. Sentencia con enlace en anexo.

- Contradice lo dispuesto en el art. 87.4 LGDCU que considera abusivo que el empresario se quede con las cantidades abonadas en concepto de prestaciones aun no efectuadas cuando sea él mismo quien resuelve el contrato.
- Además, se aprecia la falta de accesibilidad, legibilidad y claridad de la información que detalla esta tarifa en el contrato.

En resumen, declara la sentencia en su Fundamento Jurídico tercero que *“esta cláusula de difícil localización y conocimiento del consumidor y usuario es abusiva y carece de justificación razonable porque, en lugar de contemplar que la bonificación o descuento por la ventajosa tarifa de ida/vuelta se pierda, se niega absolutamente la prestación debida y ello supone que la parte contractual más débil sufre perjuicios intolerables”*.

De igual forma, la Sentencia del Juzgado de lo Mercantil de Palma de Mallorca, de 24 de enero de 2018¹²⁹ versa sobre un viaje de una pareja con dos niñas pequeñas que compraron un viaje de ida y vuelta. Al ver cancelado su viaje de ida, compraron otro billete únicamente de ida y cuando se dispusieron a utilizar el billete de vuelta del primer viaje, vieron como unilateralmente la compañía canceló el viaje de vuelta al no haber utilizado el viaje de ida.

La argumentación utilizada por el Juzgado de lo Mercantil casa con la anterior y resume los argumentos para declarar su carácter abusivo en dos motivos. El primero de ellos, alega el desequilibrio importante de los derechos y obligaciones que se derivan del contrato, *“el desequilibrio es palmario, por cuanto que la demandada se exonera unilateralmente de cumplir un transporte de vuelta, por razón de no haberse usado el de ida, cuando los dos se han abonado conforme al precio pactado”*.

¹²⁹ Sentencia del Juzgado de lo Mercantil de Palma de Mallorca (Provincia Islas Baleares) nº 61/2018, de 24 de enero. Sentencia con enlace en anexo.

Y el segundo, la desproporcionalidad de su cláusula siendo contraria a la buena fe “en la idea de que busca o persigue un beneficio ulterior de la compañía consistente en poder disponer del viaje de vuelo, a pesar de haber cobrado todo el precio fijado contractualmente”. Por todo lo dispuesto en su Fundamento Jurídico tercero, cabe la apreciación del carácter abusivo.

En tercer lugar, encontramos la Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, de 15 de octubre de 2010¹³⁰. La problemática existente surge a raíz de la contratación de un vuelo de ida y vuelta en el cual se decide dos días antes cancelar las reservas de ambos billetes. La compañía alega que debido a la tarifa reducida que había contratado, no es posible realizar cambios ni contrataciones.

Analizando el caso, el tribunal entiende que “la renuncia a ese derecho nunca podría considerarse un tipo de imposición abusiva por parte de la compañía aérea cuando dicha renuncia se efectúa en contrapartida de una prestación económica tangible como lo es la que se concreta en una considerable reducción del precio del billete” Por tanto, no existe un desequilibrio importante en los derechos y obligaciones de las partes puesto que ambas se compensan no pudiéndose apreciar entonces el carácter abusivo.

En cuarto lugar, debemos analizar la sentencia del Juzgado de lo Mercantil de Madrid, de 30 de septiembre de 2013¹³¹. Es una acción colectiva de cesación interpuesta por la Organización de Consumidores y Usuarios frente a Ryanair. A diferencia de las anteriores comentadas, en esta el tribunal valorará una serie de cláusulas que la OCU considera de carácter abusivo:

a) Cláusula de ley aplicable y jurisdicción. La condición general de la contratación establecida por la compañía aérea estipula que en caso de controversias, la jurisdicción competente serán los tribunales irlandeses de

¹³⁰ SAP de Madrid (Sección 28ª) nº 230/2010, de 15 de octubre. Sentencia con enlace en anexo.

¹³¹ Sentencia del Juzgado de lo Mercantil de Madrid nº 113/2013, de 30 de septiembre. Sentencia con enlace en anexo.

conformidad con la legislación de Irlanda. El tribunal considera su carácter abusivo al entender que *“la Directiva 93/13 no permite al demandado que pueda incluir en su clausulado general que la ley y jurisdicción aplicable sea la irlandesa cuando el domicilio habitual del consumidor radica en lugar diferente. Y en el caso de España, el art. 90 LGDCU, que es transposición de la directiva, viene a sostener que estas cláusulas son nulas por abusivas”*. Por ello, vemos como claramente el tribunal aprecia un desequilibrio importante entre los derechos y obligaciones que tiene por objeto suprimir o dificultar el ejercicio de acciones judiciales.

b) Cláusula de limitación de medios de identificación de pasajeros. En esta cláusula, la compañía aérea alega que únicamente serán válidos los medios de identificación establecidos en el Estado miembro que le otorgó la licencia de vuelo.

Por el contrario, el tribunal entiende que de acuerdo con el artículo 4 del Reglamento 300/2008, las medidas básicas de seguridad que contiene la normativa deben ser respetadas por los Estados miembro sin perjuicio que éstos puedan imponer medidas más restrictivas. La compañía, aún cumpliendo con los requisitos que establece su país de residencia, Irlanda, *“no puede desconocer o corregir el elaborado por el Estado miembro para el que preste servicios”*. Por tanto, debe atender a lo dispuesto en el art. 4.1.4 del Programa Nacional de Seguridad¹³² de España.

c) Cláusula que estipula un acuerdo específico para la admisión de personas de movilidad reducida y limita su número máximo en 4 personas por avión. El tribunal, por su parte, entiende que *“es lógico sostener que las aeronaves, por lo limitado de su espacio, no dispongan de espacio para todo tipo de personas con movilidad reducida, y también es lógico que las personas que tienen movilidad reducida cuando vayan a viajar acudan a la información especial que tiene la compañía, es decir, a su reglamento interno”*. Además, respecto a la limitación de 4 personas, se

¹³² Resolución de 28 de enero de 2020, de la Secretaría General de Transporte, por la que se aprueba la actualización de la parte pública del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil. (BOE núm. 33, de 7 de febrero de 2020).

debe valorar las circunstancias específicas de la aeronave para poder decidir si se trata de una limitación justa y adecuada o desproporcionada. La aeronave en cuestión no es especialmente grande, consta de un máximo de 190 pasajeros, y la tribulación a bordo descontando a piloto y copiloto es inferior a 5. Todo ello, lleva al tribunal a no apreciar su carácter abusivo por lo expuesto anteriormente.

d) Cláusula que habilita al transportista a negar el transporte a pasajeros sin ninguna razón de carácter objetivo. el tribunal entiende su carácter abusivo por los siguientes motivos:

- Existe una obligación de venta recogida en el artículo 9 de la LOCM que se acentúa al tratarse de una oferta de servicios a una generalidad de consumidores.
- Existe la prohibición de depender de la decisión de contratación al profesional en supuestos de venta generalizada (Art. 85 LGDCU).
- Vulnera el principio de igualdad recogido en el art. 14 de la Constitución.

Por ello, únicamente por razones objetivas quedaría justificada la actuación del transportista de negar el transporte a pasajeros ya que no dependería de la voluntad del profesional.

e) Cláusula que impone un cargo al equipaje facturado. El Tribunal analizando la normativa vigente entiende que la ley obliga a llevar en cabina los objetos y bultos de mano de manera gratuita (art. 97 LNA). De ello, se entiende que es la compañía la que puede decidir si el equipaje gratuito se factura o no y *“en la medida que permite facturar de forma gratuita un equipaje que reúne el volumen mínimo para que se pueda meter algo de ropa, en consonancia con el tipo de trayectos que realiza, lo que es acorde a estancias cortas, nos permite sostener que la conducta de la demandada es conforme a la legislación”*. Dado que nos encontramos en un contexto de compañías *low cost* que buscan reducir costes, esta cláusula no podrá ser considerada abusiva siempre y cuando se permita facturar de forma gratuita un equipaje de mano.

En quinto y último lugar, el estudio de la posible cláusula abusiva se centra en el análisis de la Sentencia del Juzgado de lo Mercantil de Madrid, de 24 de octubre de 2019¹³³. El litigio principal versa sobre la posibilidad de cobrar un suplemento al pasajero por transportar su equipaje de mano.

El Tribunal de lo Mercantil se ampara en lo dispuesto en un pronunciamiento del Tribunal de Justicia de la UE diciendo lo siguiente: “*Cosa distinta es el equipaje no facturado, respecto del cual el TJUE sí que lo considera un elemento indispensable del transporte aéreo por lo que la compañía aérea debe transportarlo sin exigir ningún tipo de suplemento*” Debido a ello juntamente con lo dispuesto en el art. 97 LNA que obliga a las compañías aéreas a transportar el equipaje de mano del pasajero sin ningún coste, el tribunal considera su carácter abusivo.

4. CONCLUSIONES

Llegados a este punto, debemos concluir este trabajo de investigación. Mediante la exhaustiva búsqueda y sistematización de la legislación juntamente con el análisis profundo de la jurisprudencia de nuestros tribunales, puedo afirmar que he logrado cumplir con los objetivos que me propuse en un inicio.

En primer lugar, respecto la valoración de las condiciones generales impuestas por las compañías aéreas, debo mencionar que hemos podido comprobar como muchas de estas cláusulas han sido consideradas abusivas por nuestros tribunales al entender que limitaban derechos de los consumidores recogidos en las normativas de transporte aéreo o provocaban un desequilibrio injustificado entre las partes.

¹³³ Sentencia del Juzgado de lo Mercantil de Madrid nº 373/2019, de 24 de octubre. Sentencia con enlace en anexo.

En segundo lugar, podemos afirmar que los consumidores gozan de una adecuada protección en materia de transporte aéreo de pasajeros. A partir de la parte teórica del trabajo, identificamos una protección *ex ante* de los pasajeros mediante la numerosa regulación que abarca el derecho del transporte aéreo. Esta normativa ha ido adaptándose a las exigencias de un ámbito tan cambiante y en continua evolución como es el del transporte. Además, podemos señalar una protección *ex post* mediante normativa tanto general como específica en materia de protección de consumidores y usuarios que ha permitido a los pasajeros poder reclamar ante posibles imposiciones de cláusulas abusivas.

Junto a esta normativa de protección *ex post*, los tribunales a la hora de valorar las cuestiones entre transportistas y pasajeros, siempre aplican la regla *contra proferentem* interpretando las condiciones generales de la contratación en el sentido más perjudicial para el predisponente a favor del consumidor. Por todo ello, se puede afirmar que se defiende de forma apropiada a los pasajeros en contratos de transporte aéreo.

Y en tercer lugar, considero que he obtenido a lo largo de este complejo Trabajo Final de Grado un buen conocimiento sobre la materia. Poder contrastar la normativa empleada en la materia y los pronunciamientos de los tribunales al respecto otorga una visión crítica y amplia al respecto.

A continuación, me gustaría tratar aquellos aspectos que me han llamado más la atención. Respecto nuestra Ley de Navegación Aérea, creo conveniente criticar el hecho de tener una ley reguladora del transporte aéreo de 1960. Como hemos anotado anteriormente, una de las características fundamentales del transporte aéreo es su continua renovación y adaptación a las controversias actuales. Por tanto, es necesario dotar a nuestro ordenamiento jurídico nacional de una ley actual y donde recoja las distintas modificaciones que ha habido a nivel internacional y europeo.

En cuanto a la competencia de los Tribunales de lo Mercantil en cuestiones de transporte aéreo vinculadas a la protección de consumidores y usuarios, coincido

con las voces que critican que este juzgado especializado deba atender tanto litigios concursales como reclamaciones de escasa cuantía en materia de transporte aéreo de pasajeros. Si bien es cierto que, en algunas controversias suscitadas en nuestros tribunales, son necesarias la intervención de un juez especializado, en cuestiones de escasa cuantía o relevancia deberían de seguir un sistema de resolución arbitral. De esta manera, las partes obtendrían una contestación más rápida y los Juzgados de lo Mercantil no se verían tan desbordados.

Entrando a valorar la parte de análisis de la jurisprudencia de nuestros tribunales, debo hacer especial mención a organizaciones como la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) puesto que su actuación mediante acciones colectivas de declaración es de gran trascendencia hacia los pasajeros. Su calado reside en el hecho que gran parte de las controversias entre consumidores y las compañías aéreas son por cuestiones de escasa cuantía y ello supone una gran barrera de entrada para estos afectados a la hora de emprender un litigio. La actuación de la OCU permite hacer valer los derechos de los consumidores y eliminar del tráfico de contratos aéreos aquellas cláusulas abusivas.

Una de las sentencias analizadas considero que su pronunciamiento no casa con el contexto actual. Ésta es la Sentencia del Juzgado de lo Mercantil de Madrid nº 373/2019, de 24 de octubre. En ella, vimos como el tribunal consideraba abusivo el suplemento en el precio del equipaje de mano al contradecir lo dispuesto en el art. 97 de la LNA. Tal y como comentaba anteriormente, la citada ley debería contemplar una reforma y en este caso, creo debería implantarse una libre tarifa de precios en relación al equipaje. Los motivos para considerarlo son los siguientes:

- El contexto actual se centra en la proliferación de compañías low cost que ofrecen sus servicios a un precio menor ajustando los servicios prestados. Debemos apreciar que existen determinados pasajeros que no necesitan hacer uso de equipaje de mano y por tanto, prefieran viajar sin este tipo de equipaje a condición de que se reduzca el precio de su título de transporte.

Cabe mencionar que se permite un bulto de pequeñas dimensiones (40x20x25 centímetros).

- Discrepo con la justificación de la sentencia en su Fundamento Jurídico segundo que dice “*Mientras que el equipaje facturado le implica a la compañía aérea un encarecimiento de sus costes, el equipaje de mano, la compañía no asume tales costes por lo que ese suplemento no estaría tampoco justificado*”. El equipaje de mano también acarrea unos costes en el modelo de negocio empleado por este tipo de compañías. En caso de no llevar equipaje de mano, agiliza tanto el embarque como desembarque de los pasajeros la cual cosa se traduce en un ahorro del tiempo de los pasajeros y un ahorro del tiempo en el cual el avión permanece en tierra. Por ello, considero que la existencia de estos costes debería justificar que la compañía estipulase un complemento por este tipo de equipaje.

Por todo ello, este cambio implicaría una mayor adaptación de la prestación de servicios de la compañía aérea y los pasajeros que no tuviesen que hacer uso de este tipo de equipaje podría desplazarse de una manera más económica.

Finalmente, en materia de cláusulas abusivas, observamos que mientras que unas su apreciación es muy clara debido a la desproporcionalidad y su gran desequilibrio de derechos y obligaciones entre las partes como puede ser la cláusula que estipula la jurisdicción competente y ley aplicable diferente a la de la prestación de servicios, otras cláusulas abusivas presentan una mayor dificultad en su apreciación como la condición general de la contratación que fija en 40 euros la sanción por no llevar consigo la tarjeta de embarque impresa y tener la compañía aérea que imprimirla.

Ante éstas últimas de difícil consideración, hemos comprobado como el tribunal protege en mayor medida al consumidor y usuario debido a su posición débil de la relación en el contrato de transporte aéreo.

5. BIBLIOGRAFÍA

ÁLVAREZ LATA, Natalia, BUSTOS MORENO, Yolanda: *Responsabilidad civil en el ámbito del transporte y la navegación aérea*. Editorial Aranzadi, 2014.

AÑÓN CALVETE, Juan: *Cláusulas abusivas: tres sentencias de interés*. Editorial Tirant lo Blanch. 2013.

BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, Alberto: *El principio de protección de los consumidores*. Editorial Aranzadi. 2018.

BUSTO LAGO, José Manuel; ÁLVAREZ LATA, Natalia y PEÑA LÓPEZ, Fernando: *Condiciones generales de los contratos, cláusulas predispuestas no negociadas individualmente y cláusulas abusivas. Régimen jurídico y controles aplicables a las estipulaciones no negociadas con el consumidor*. Editorial Aranzadi. 2010.

BUSTO LAGO, José Manuel, ÁLVAREZ LATA, Natalia, PEÑA LÓPEZ, Fernando: *Reclamaciones de consumo*. Editorial Aranzadi, 2010.

BUSTO LAGO, José Manuel; ÁLVAREZ LATA, Natalia; PEÑA LÓPEZ, Fernando: *El transporte aéreo de pasajeros*. Editorial Aranzadi, 2010.

CHAPARRO MATAMOROS, Pedro: *La responsabilidad de las compañías aéreas por cancelaciones y retrasos de vuelos*. Revista de Derecho Patrimonial núm. 32/2013. Editorial Aranzadi. 2013.

CONCEPCIÓN RODRÍGUEZ, José Luis (dir): *El contrato de transporte*, Vol 1, Madrid: Formación continuada 21, 2002.

DE MIGUEL ASENSIO, Pedro Alberto: *Contratación mediante condiciones generales de la contratación*. Editorial Aranzadi. 2011

GARCÍA SANZ, Arturo: *El daño moral en el transporte aéreo de pasajeros*. Revista de Derecho Mercantil núm. 286/2012. Editorial Civitas. 2012.

GARRIDO PARENT, David: *Las condiciones generales del contrato de transporte aéreo de pasajeros y de su equipaje*. Revista Doctrinal Aranzadi Civil-Mercantil nº 18/2006. Editorial Aranzadi. 2006.

GUERRERO LEBRÓN, María Jesús: *La responsabilidad contractual del porteador aéreo en el transporte de pasajeros*. Tirant lo Blanch. Valencia, 2005.

HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, Aurora (2011). *El contrato de transporte aéreo de pasajeros: algunas consideraciones sobre competencia judicial internacional y Derecho aplicable*. Cuaderno de Derecho Transnacional. Vol. 3, Nº 1

MAESTRE CASAS, Pilar (2011). *El pasajero aéreo desprotegido: obstáculos a la tutela judicial en litigios transfronterizos por incumplimientos de las compañías aéreas (A propósito de la STJUE de 9 julio 2009, Rehder, As. C-204/08)*. Cuaderno de Derecho Transnacional. Vol.3, Nº 2.

MARTÍNEZ SANZ, Fernando (Dir); PUETZ, Achim (Coord): *Manual de Derecho del Transporte*, 1ª edición, Madrid: Marcial Pons, 2010.

MARTÍNEZ SANZ, Fernando; PETIT LAVALL, Mª Victoria (Dirs); PÜETZ, Achim; SALES PALLARÉS, Lorena (coords): *Aspectos jurídicos y económicos del transporte. Hacia un transporte más seguro, sostenible y eficiente*, Núm 15. Tomo 1, Castelló de la Plana: Publicaciones de la Universidad Jaume I, 2007.

PASCUAL MARTÍNEZ, Espín: *El control de las condiciones generales de la contratación: su aplicación al contrato de alquiler de vehículos*. Revista CESCO de Derecho de Consumo. Nº 6/2013.

PÉREZ BENÍTEZ, Jacinto José: *El Control Judicial de las Condiciones Generales de la Contratación y de las Cláusulas Abusivas. Tutela Procesal de los intereses de grupo*. Editorial Tirant lo Blanch. Valencia, 2010.

PETIT LAVALL, M^a Victoria (2019). *La inacabada protección de los pasajeros en el transporte aéreo frente a las cancelaciones y los accidentes*. Revista de derecho mercantil. N° 311.

SÁNCHEZ GRAELLS, Albert: *Fundamentos de Derecho Empresarial*. Tomo III. Editorial Aranzadi, 2012.

SERRANO CHAMORRO, M^a Eugenia: *Nulidad de varias cláusulas consideradas abusivas que Iberia utilizaba en sus contrato de transporte aéreo de pasajeros. Comentario a la STS de 13 de noviembre de 2018*. Revista Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil núm 110/2019. Editorial Civitas.

ZUBURI DE SALINAS, Mercedes (Dir): *El Contrato de Transporte de Viajeros: Nuevas Perspectivas*, Navarra: Trazar, 2016.

6. ANEXO

LEGISLACIÓN

- Convenio de Montreal para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, de 28 de mayo de 1999.
- Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, de 12 de Octubre de 1929.
- Directiva 93/13/CEE del Consejo, de 5 de abril de 1993, sobre las cláusulas abusivas en los contratos celebrados con consumidores.
- Instrumento de Adhesión de España al Convenio relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, hecho en Atenas el 13 de diciembre de 1974.
- Instrumento de Ratificación del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974, hecho en Londres el 1 de noviembre de 2002.
- Instrumento de ratificación del Protocolo relativo al texto auténtico trilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), firmado en Buenos Aires el día 24 de septiembre de 1968.
- Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.
- Ley 22/2010, de 20 de julio, del Código de consumo de Cataluña.
- Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre navegación aérea
- Orden de 12 de marzo de 1998 por la que se establecen las normas para la concesión y el mantenimiento de licencias de explotación a las compañías aéreas.
- Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias.
- Reglamento (CE) n° 1592/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de julio de 2002 sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil

y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea (Texto pertinente a efectos del EEE).

- Reglamento (CE) nº 2320/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de diciembre de 2002 por el que se establecen normas comunes para la seguridad de la aviación civil.
- Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad.
- Reglamento (CE) nº 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004 por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) nº 295/91.
- Reglamento (CE) nº 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de marzo de 2008 sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 2320/2002
- Reglamento (CE) nº 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril, sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos.
- Reglamento (CE) nº 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2027/97 del Consejo sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente.
- Reglamento (CE) núm. 2027/1997 del Consejo, de 9 de octubre de 1997, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente.

JURISPRUDENCIA ANALIZADA

- España. Audiencia Provincial de A Coruña. Sentencia núm. 351/2011, de 28 de julio. <https://insignis-aranzadidigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?redirect=true&srguid=i0ad6adc6000001721b22e9a8b0af59e4&marginal=JUR\2011\315804&docguid=I5caa4110e>

[32d11e099a00100000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=1&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=](https://insignis-aranzadigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad6adc5000001721b2437f61549d224&marginal=JUR\2011\346454&docguid=I4bbf7900f47711e0b88c010000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=1&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=)

- España. Audiencia Provincial de A Coruña. Sentencia núm. 365/2011, de 6 de septiembre. https://insignis-aranzadigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad6adc5000001721b2437f61549d224&marginal=JUR\2011\346454&docguid=I4bbf7900f47711e0b88c010000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=2&epos=2&td=6&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=
- España. Audiencia Provincial de Alicante (Sección 8ª). Sentencia núm. 117/2008 de 17 de marzo de 2008. https://insignis-aranzadigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad6adc6000001721b258673c1a7c31a&marginal=AC\2008\983&docguid=I37387a7031db11dd8b97010000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=2&epos=2&td=21&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=
- España. Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 15a). Sentencia núm. 288/2010 de 29 de septiembre de 2010. https://insignis-aranzadigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad82d9b000001721b26b4bc2383eccf&marginal=AC\2010\1549&docguid=If9583150f9ce11df825c010000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=18&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=
- España. Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 15a). Sentencia núm. 286/2009, de 3 de septiembre. <https://insignis-aranzadigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad82d9b000001721b276fbb64ea6412&marginal=AC\2009\1973&docguid=I6455c5f0e46b11de85a4010>

[000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=10&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=](https://insignis-aranzadigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?redirect=true&srguid=i0ad6adc5000001722f4cc74838733b72&marginal=AC\2011\1562&docguid=Ifc0118b0fac011e0bc26010000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=10&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=)

- España. Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 15ª). Sentencia nº 390/2011, de 5 de octubre. https://insignis-aranzadigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?redirect=true&srguid=i0ad6adc5000001722f4cc74838733b72&marginal=AC\2011\1562&docguid=Ifc0118b0fac011e0bc260100000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=1&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=
- España. Audiencia Provincial de Barcelona. Sentencia núm. 214/2009, de 23 de junio. https://insignis-aranzadigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?redirect=true&srguid=i0ad82d9b000001721b29920160066d8f&marginal=AC\2009\1727&docguid=If993da70c04011de88b60100000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=1&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=
- España. Audiencia Provincial de La Rioja (Sección 1ª). Sentencia núm. 299/2011 de 29 de septiembre de 2011. https://insignis-aranzadigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad6adc5000001721b2a29c99ec930e2&marginal=AC\2011\2208&docguid=I3d99a7b00a7f11e1822a010000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=26&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=
- España. Audiencia Provincial de las Palmas. Sentencia nº 51/2010, de 4 de febrero. <https://insignis-aranzadigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad82d9a000001722f5430ef503f21b0&marginal=JUR\2011\55378&docguid=I50051060492d11e0b1b501>

[0000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=11&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=](https://insignis-aranzadigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad82d9a000001721b2dcc2689c9cf7a&marginal=JUR\2009\472884&docguid=I736bafa0e53811deafcc010000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=11&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=)

- España. Audiencia Provincial de Madrid (Sección 28ª). Sentencia núm. 136/2009, de 22 de mayo. https://insignis-aranzadigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad82d9a000001721b2dcc2689c9cf7a&marginal=JUR\2009\472884&docguid=I736bafa0e53811deafcc0100000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=2&epos=2&td=7&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=
- España. Audiencia Provincial de Madrid (Sección 28ª). Sentencia núm. 225/2009 de 24 de septiembre de 2009. https://insignis-aranzadigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad6adc6000001721b2ea8aac1a7c346&marginal=AC\2009\2097&docguid=Ie73a8d50e6ca11deb827010000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=23&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=
- España. Audiencia Provincial de Madrid (Sección 28ª). Sentencia nº 230/2010, de 15 de octubre. https://insignis-aranzadigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?redirect=true&srguid=i0ad6adc5000001722f56e4809ecaa368&marginal=AC\2011\628&docguid=Ifd2fd8904c5411e0b8b90100000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=1&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=
- España. Audiencia Provincial de Madrid. Sentencia núm. 161/2011, de 13 de mayo. <https://insignis-aranzadigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad6adc6000001721b2f64c7c1a7c34e&marginal=JUR\2011\258805&docguid=I801bba60bc1911e08a260>

- [10000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=3&epos=3&td=4&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=](https://insignis-aranzadigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad82d9a000001722f509174b62d8a7d&marginal=AC\2013\2038&docguid=I56483230477311e3a81e010000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=3&epos=3&td=4&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=)
- España. Juzgado de lo Mercantil de Madrid. Sentencia nº 113/2013, de 30 de septiembre. https://insignis-aranzadigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad82d9a000001722f509174b62d8a7d&marginal=AC\2013\2038&docguid=I56483230477311e3a81e010000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=3&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=
 - España. Juzgado de lo Mercantil de Madrid. Sentencia nº 113/2013, de 30 de septiembre. https://insignis-aranzadigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad6adc5000001722f57baf1714d4ebe&marginal=AC\2013\2038&docguid=I56483230477311e3a81e010000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=3&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=
 - España. Juzgado de lo Mercantil de Madrid. Sentencia nº 373/2019, de 24 de octubre. https://insignis-aranzadigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad82d9b000001722f58ac12beb8f94d&marginal=JUR\2019\321786&docguid=Id2dfb94014a811ea96ef0100000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=2&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=
 - España. Juzgado de lo Mercantil de Palma de Mallorca (Provincia Islas Baleares). Sentencia nº 61/2018, de 24 de enero. <https://insignis-aranzadigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?redirect=true&srguid=i0ad6adc5000001>

[722f55e92fe9cb9c83&marginal=JUR\2018\173102&docguid=I2aca722078e311e8b6a501000000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=1&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=](https://insignis-aranzadigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad82d9a000001722f52a7041fef2a9e&marginal=JUR\2018\173102&docguid=I2aca722078e311e8b6a5010000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=1&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=)

- España. Juzgado de lo Mercantil de Valencia. Sentencia nº 37/2017, de 16 de febrero. https://insignis-aranzadigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad82d9a000001722f52a7041fef2a9e&marginal=AC\2017\212&docguid=I803113a003ea11e79ba301000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=9&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=
- España. Tribunal Supremo (Sala de lo Civil, Pleno). Sentencia nº 241/2013, de 9 de mayo. https://insignis-aranzadigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad6adc5000001721b3075ad1549d288&marginal=RJ\2013\3088&docguid=Ia8a90060bd1f11e2b493010000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=3&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=
- España. Tribunal Supremo (Sala de lo Civil, Sección 1ª). Sentencia nº 168/2020, de 11 de marzo. https://insignis-aranzadigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad6adc6000001721b30e7ad41c7ec7e&marginal=RJ\2020\944&docguid=Iceb72b10810d11eaa2f68461f5cd278b&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=3&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=
- España. Tribunal Supremo (Sala de lo Civil, Sección 1ª). Sentencia nº 406/2012, de 18 de junio. <https://insignis-aranzadigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad82d9b000001721b3160b75eef56f7&marginal=RJ\2012\8857&docguid=I6113f9200e8e11e2b1b00100>

[00000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=3&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=](https://insignis-aranzadidigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad82d9b000001721b31d40be7f87376&marginal=RJ\2015\1360&docguid=I73baf170ff5211e4866801000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=3&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=)

- España. Tribunal Supremo (Sala de lo Civil, Sección 1ª). Sentencia nº 265/2015, de 22 de abril. https://insignis-aranzadidigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad82d9b000001721b31d40be7f87376&marginal=RJ\2015\1360&docguid=I73baf170ff5211e4866801000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=3&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=
- España. Tribunal Supremo (Sala de lo Civil, Sección Pleno). Sentencia nº 241/2013, de 9 de mayo. https://insignis-aranzadidigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad82d9a000001721b322c25fa8b50b6&marginal=RJ\2013\3088&docguid=Ia8a90060bd1f11e2b49301000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=3&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=
- España. Tribunal Supremo (Sala Primera, de lo Civil). Sentencia núm. 269/2019 de 17 de mayo. https://insignis-aranzadidigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad82d9a000001721b32a24989c9cf9a&marginal=RJ\2019\2710&docguid=I034d76a07cf911e9a58101000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=2&epos=2&td=5&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=
- España. Tribunal Supremo. Sentencia (Sala de lo Civil) nº 387/1995, de 24 de abril. <https://insignis-aranzadidigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad6adc6000001721e259cbe8ce5ce9d&marginal=RJ\1995\3544&docguid=I7881d0b0f4d011db9ce501>

[0000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=2&epos=2&td=2&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=#](https://insignis-aranzadigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad6adc6000001721e1689ac8ce5cd9c&marginal=RJ\1995\5586&docguid=I1f7854b0f59a11db9ce501000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=2&epos=2&td=2&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=#)

- España. Tribunal Supremo. Sentencia (Sala de lo Civil) nº 729/1995, de 17 de julio. https://insignis-aranzadigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad6adc6000001721e1689ac8ce5cd9c&marginal=RJ\1995\5586&docguid=I1f7854b0f59a11db9ce501000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=3&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=#
- Unión Europea. Tribunal de Justicia de la UE (Sala Octava). Sentencia de 12 de marzo de 2020. Caso A y otros contra Finnair Oyj. https://insignis-aranzadigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad6adc5000001721fab7b98e775d18e&marginal=TJCE\2020\37&docguid=Iefe659e068bd11eaa9c49276eadf3e5f&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=4&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=#
- Unión Europea. Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Cuarta). Sentencia de 22 de diciembre de 2008 (Wallentin). https://insignis-aranzadigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?redirect=true&srguid=i0ad6adc6000001721b349f874cb23c26&marginal=TJCE\2008\349&docguid=Idcd46160ffc111dd9480010000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=1&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=#
- Unión Europea. Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Cuarta). Sentencia Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127 de 19 de diciembre de

2019. https://insignis-aranzadidigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad6adc6000001721b35439485afd297&marginal=TJCE\2019\298&docguid=Id5b9b8a0284e11eab882f2c365be0176&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=2&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=

- Unión Europea. Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Novena). Sentencia de 17 de septiembre de 2015 (Van der Lans). https://insignis-aranzadidigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad82d9b000001721b35d1c67aa01bbf&marginal=TJCE\2016\382&docguid=Ida519730779911e58075010000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=6&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=
- Unión Europea. Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Tercera). Sentencia de 31 de enero de 2013 (Mc Donagh). https://insignis-aranzadidigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad6adc5000001721b36eb71782c75ef&marginal=TJCE\2013\29&docguid=I3fab7eb08ba311e2aab9010000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=3&epos=3&td=6&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=
- Unión Europea. Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Sentencia Banif Plus Bank Zrt C-472/11 de 21 de febrero de 2013. https://insignis-aranzadidigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad6adc5000001721b3764121549d2c1&marginal=TJCE\2013\46&docguid=Ifb42fb908ba211e2aab9010000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=11&epos=11&td=24&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplat

[e=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=](#)

- Unión Europea. Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Sentencia Aziz VS. Caixa d'Estalvis de Catalunya C-472/11, de 14 de marzo de 2013. [https://insignis-aranzadidigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad6adc5000001721b382aec1d32f439&marginal=TJCE\2013\89&docguid=I267f4740912111e2ade3010000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=17&epos=17&td=30&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=](#)
- Unión Europea. Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas (Sala Cuarta). Sentencia de 22 de diciembre de 2008, asunto C-549/07. [https://insignis-aranzadidigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?redirect=true&srguid=i0ad6adc6000001721b39ab2d687ded8e&marginal=TJCE\2008\349&docguid=Idcd46160ffc111dd9480010000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=1&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=](#)
- Unión Europea. Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas (Gran Sala). Sentencia de 10 de enero de 2006, C-344/04. [https://insignis-aranzadidigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?redirect=true&srguid=i0ad6adc5000001721b3a6eaf9ec93162&marginal=TJCE\2006\2&docguid=I0c156da0fae411dba6050100000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=1&epos=1&td=1&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=](#)
- Unión Europea. Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas (Pleno). Sentencia de 27 de junio de 2000, Caso Océano Grupo Editorial, S.A. y otros contra Rocio Murciano Quinteroy otros. [https://insignis-](#)

[aranzadidigital-](https://insignis-aranzadidigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad6adc6000001721b3b5eb7f203850f&marginal=TJCE\2000\144&docguid=If002c2a0f42d11dba7bd01000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=2&epos=2&td=2&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=)

[es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad6adc6000001721b3b5eb7f203850f&marginal=TJCE\2000\144&docguid=If002c2a0f42d11dba7bd010000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=2&epos=2&td=2&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=](https://insignis-aranzadidigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad6adc6000001721b3b5eb7f203850f&marginal=TJCE\2000\144&docguid=If002c2a0f42d11dba7bd010000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=2&epos=2&td=2&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=)

- Unión Europea. Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas. Sentencia de 26 de octubre de 2006. Caso Mostaza Claro. C-168/05.

[https://insignis-aranzadidigital-](https://insignis-aranzadidigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad6adc6000001721b3c337fb0af5aa6&marginal=JUR\2018\83012&docguid=I7b9fd380322911e8ade0010000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=17&epos=17&td=21&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=)

[es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad6adc6000001721b3c337fb0af5aa6&marginal=JUR\2018\83012&docguid=I7b9fd380322911e8ade0010000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=17&epos=17&td=21&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=](https://insignis-aranzadidigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad6adc6000001721b3c337fb0af5aa6&marginal=JUR\2018\83012&docguid=I7b9fd380322911e8ade0010000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=17&epos=17&td=21&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=)

- Unión Europea. Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas. Sentencia de 30 de mayo de 2013. Caso Asbeek Brusse y de Man Garabito. C-488/11.

[https://insignis-aranzadidigital-](https://insignis-aranzadidigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad6adc5000001721b3ce1ece9ca2d12&marginal=TJCE\2013\145&docguid=I62799770d4ae11e2b537010000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=16&epos=16&td=18&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=)
[es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad6adc5000001721b3ce1ece9ca2d12&marginal=TJCE\2013\145&docguid=I62799770d4ae11e2b537010000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=16&epos=16&td=18&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=](https://insignis-aranzadidigital-es.are.uab.cat/maf/app/document?srguid=i0ad6adc5000001721b3ce1ece9ca2d12&marginal=TJCE\2013\145&docguid=I62799770d4ae11e2b537010000000000&ds=ARZ_LEGIS_CS&infotype=arz_juris;&spos=16&epos=16&td=18&predefinedRelationshipsType=documentRetrieval&fromTemplate=&suggestScreen=&&selectedNodeName=&selec_mod=false&displayName=)