



UNIVERSITAT^{DE}
BARCELONA

Trabajo de Fin de Grado

La responsabilidad del porteador en los contratos de transporte aéreo de pasajeros: el accidente que provoca la muerte o lesiones, el retraso y la cancelación

Autora

Natália Miler Martins

NIUB: 21083005

Tutora

Rosa M. Garcia. Teruel

Facultad de Derecho

2024 (1º cuatrimestre)

Resumen: En los últimos años el transporte aéreo de pasajeros ha adquirido una importancia relevante debido al desarrollo en la industria aeronáutica y la expansión global de las conexiones de transporte. La demanda cada vez mayor de vuelos internacionales, junto con la necesidad de garantizar la protección de los derechos de los consumidores, ha puesto en primer plano entender cómo opera la responsabilidad de las compañías aéreas en aspectos clave como las compensaciones por retrasos y cancelaciones, así como su responsabilidad ante situaciones imprevistas, como son los accidentes aéreos.

Palabras clave: Responsabilidad, Transportista, Accidente, Retraso, Cancelación.

Índice:

1. Introducción.....	2
1.1. El contrato de transporte aéreo de pasajeros: concepto y calificaciones.....	3
1.2. La evolución normativa en el ámbito del transporte aéreo de pasajeros.....	4
2. El accidente que provoca la muerte o lesiones al pasajero.....	7
2.1. La normativa aplicable en los supuestos de accidente.....	7
2.2. El concepto de accidente.....	10
2.3. Clases de accidentes admitidos por la jurisprudencia.....	11
2.4. Una breve distinción entre “accidente” e “incidente”.....	13
2.5. Requisitos espaciales y temporales.....	14
3. El retraso y el gran retraso.....	14
3.1. La normativa aplicable en los supuestos de retraso.....	14
3.2. Nociones introductorias y el concepto de retraso.....	18
3.3. Causas del retraso y los criterios espaciales y temporales.....	18
3.4. Análisis jurisprudenciales de los supuestos de retraso.....	20
4. La cancelación.....	22
4.1. La normativa aplicable en los supuestos de cancelación.....	22
4.2. Nociones introductorias y el concepto de cancelación.....	24
4.3. Análisis jurisprudenciales de los supuestos de cancelación.....	25
4.4. Prácticas abusivas en el ámbito de la cancelación.....	28
4.5. Las diferencias fundamentales entre el retraso y la cancelación.....	29
5. Conclusiones.....	30
Bibliografía:.....	32

1. Introducción

El contrato de transporte aéreo de pasajeros se ha convertido en un tema de gran relevancia en la actualidad, impulsado por el continuo crecimiento del sector aéreo, la globalización del transporte y las reformas normativas que afectan tanto a las compañías aéreas como a los pasajeros. La creciente demanda de viajes internacionales, junto con la necesidad de proteger los derechos de los consumidores, ha colocado en el centro del debate cuestiones cruciales como las compensaciones por retrasos, cancelaciones y la responsabilidad de las aerolíneas en situaciones imprevistas, incluidas las emergencias o accidentes. Este panorama convierte el estudio del contrato de transporte aéreo en un área de interés fundamental, no solo desde la perspectiva jurídica, sino también económica y social.

Este trabajo se centrará en el análisis de la regulación de la responsabilidad del transportista en el contrato de transporte aéreo de pasajeros, explorando la evolución normativa desde las primeras leyes que regulaban el espacio aéreo internacional hasta las disposiciones más recientes que abordan aspectos que solo han sido tratados en tiempos más modernos. El estudio abarcará tanto los contratos de transporte aéreo internacionales como los nacionales, proporcionando una visión integral de las normativas aplicables en ambos ámbitos.

En este sentido, se presentará un análisis detallado de la normativa relativa a la responsabilidad del transportista en el contrato de pasaje aéreo, abordando tres supuestos principales: los accidentes que causan la muerte o lesiones al pasajero, los retrasos en el transporte aéreo y las cancelaciones de vuelos. Aunque los instrumentos normativos estudiados también contemplan otros aspectos, como la denegación de embarque y el fenómeno del *overbooking*, así como el transporte de equipajes y los daños derivados de éste, estos temas no serán objeto de tratamiento en el presente estudio.

El objetivo de este trabajo es responder a la cuestión de qué instrumentos normativos se aplican, para determinar la compensación económica derivada de la responsabilidad del transportista en el contrato de transporte aéreo de pasajeros, dada la notable dispersión normativa en este ámbito. En particular, se analizará cómo los tribunales nacionales, europeos e internacionales abordan esta cuestión en la práctica y cómo dichas normativas y posiciones jurisprudenciales pueden servir para proteger a los pasajeros frente a las prácticas abusivas de las aerolíneas y sus agentes.

Para lograr contestar el planteamiento anterior, he realizado un estudio de *lege lata* de la normativa aplicable en los supuestos de responsabilidad en el contrato de pasaje aéreo, así como he examinado fuentes doctrinales relativas a cada supuesto mencionado. Lo anterior resulta en un trabajo estructurado en cuatro capítulos: el primero aborda la evolución normativa y los cambios significativos en la regulación; el segundo trata los supuestos de

accidente; el tercero, de los retrasos; y, finalmente, el cuarto, analiza los casos de cancelaciones.

1.1. El contrato de transporte aéreo de pasajeros: concepto y calificaciones

En FERRER TAPIA (2013)¹ se afirma que la normativa reguladora del transporte aéreo no prevé una definición de “contrato de transporte aéreo” por lo que a la hora de establecer su concepto encontramos alguna dificultad. La autora utiliza la Sentencia del Tribunal Supremo, de 30 de abril de 2007, para alcanzar su calificación definida como un transporte esencial que satisface el derecho de los ciudadanos a la libre circulación de personas. Además, poniéndolo en relación con los elementos esenciales del contrato con las obligaciones principales que asumen las partes que intervienen, dice que se podría definir casi descriptivamente como el acuerdo de voluntades celebrado entre un transportista y un pasajero en virtud del cual las partes asumen las siguientes obligaciones principales: el transportista, la de trasladar al pasajero y a su equipaje en las condiciones pactadas por vía aérea y en una aeronave; y el pasajero la de pagar el precio del traslado.

La autora FERRER TAPIA (2013)² igualmente hace una serie de calificaciones respecto al contrato de transporte aéreo de pasajeros. En este sentido, dice que se califica como un contrato bilateral dado que de él surgen obligaciones para las dos partes, tal y como hemos visto. La obligación que asume el transportista de trasladar al pasajero y a su equipaje de un lugar a otro tiene naturaleza de una obligación de hacer de las calificadas como de resultado, aclara. Esto significa, concluye, que la compañía incumplirá la obligación cuando no obtenga el resultado asumido, con independencia de que haya puesto o no todos los medios a su alcance para obtenerlo. El contrato es calificado por ella, además, como consensual (art. 1258 C.c), es decir, se perfecciona con el simple consentimiento y, desde que éste recae, surgen las obligaciones para las partes contratantes. Finalmente, afirma que igualmente se trata de un contrato de adhesión y de un contrato sometido a las condiciones generales de la contratación³.

¹ Ferrer Tapia, B. (2013). *El contrato de transporte aéreo de pasajeros: Sujetos, estatutos y responsabilidad* (pp. 25-27). Dykinson. ISBN 84-9031-575-2. Aquí la autora analiza la Sentencia del Tribunal Supremo, de 30 de abril de 2007, recurso nº 4812/2004.

² FERRER TAPIA (2013) op. cit. p. 43-47.

³ En este sentido, la Ley 7/1998, de 13 de abril, sobre condiciones generales de la contratación, Boletín Oficial del Estado (BOE) n.º 89, de 14 de abril de 1998 prevé, en su art. 1.1 qué “son condiciones generales de la contratación las cláusulas predispuestas cuya incorporación al contrato sea impuesta por una de las partes, con independencia de la autoría material de las mismas, de su apariencia externa, de su extensión y de cualesquiera otras circunstancias, habiendo sido redactadas con la finalidad de ser incorporadas a una pluralidad de contratos” y su art. 2.1 nos dice “será de aplicación a los contratos que contengan condiciones generales celebrados entre un profesional -predisponente- y cualquier persona física o jurídica -adherente”.

1.2. La evolución normativa en el ámbito del transporte aéreo de pasajeros

De acuerdo con el art. 96.1 de la Constitución Española de 1978⁴, los tratados internacionales válidamente celebrados, una vez publicados oficialmente en España, formarán parte del ordenamiento interno. El art. 1. del Código civil español⁵ indica también que las normas jurídicas incluidas en tratados internacionales deben publicarse en el Boletín Oficial del Estado (BOE) de cada Estado para que pasen a formar parte del ordenamiento jurídico español y sean aplicables.

En el ámbito del Derecho aeronáutico, se refleja por SIERRA NOGUERO (2020)⁶, que el Convenio de Chicago (CCh)⁷ ha constituido el instrumento jurídico internacional más importante dado que ha sentado las normativa para el desarrollo y organización del tráfico aéreo internacional, además de crear una autoridad encargada de supervisar la aviación civil internacional, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Sin embargo, declara el autor que, si el CCh garantiza a los Estados parte del reconocimiento de su soberanía aérea frente a los demás Estados, es necesario también que existan normas internacionales para proteger los derechos de pasajeros en servicios aéreos internacionales.

La evolución normativa en el ámbito de la responsabilidad en el contrato de transporte aéreo de pasajeros se dio, en primer lugar, por el llamado Convenio de Varsovia (CV)⁸; seguido por el Protocolo de La Haya⁹, la Convención de Guadalajara¹⁰ y el Acuerdo de Montreal¹¹; pasando por los ulteriores Protocolos Guatemala¹² y Montreal (1, 2, 3 y 4)¹³; en seguida por

⁴ Constitución Española, de 27 de diciembre de 1978, BOE núm. 311, de 29 de diciembre de 1978.

⁵ Código Civil Español. *Ley 1/1889, de 24 de julio, por la que se promulgó el Código Civil*. 25 de julio de 1889 (España).

⁶ SIERRA NOGUERO, E. (2020). *Manual de derecho aeronáutico* (pp. 31-37). s.n. ISBN 978-84-1336-958-7.

⁷ Convenio sobre la aviación civil internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

⁸ Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929.

⁹ 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.

¹⁰ Convención de Guadalajara sobre la aviación civil internacional, firmada en Guadalajara el 18 de septiembre de 1961.

¹¹ Acuerdo de Montreal relativo a la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, firmado en Montreal el 28 de mayo de 1966.

¹² Protocolo de Guatemala relativo a la modificación del Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, hecho en Guatemala el 8 de marzo de 1971.

¹³ Protocolo nº 1 de Montreal relativo a la modificación del Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, hecho en Montreal el 25 de septiembre de 1975; Protocolo nº 2 de Montreal relativo a la modificación del Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, hecho en Montreal el 25 de septiembre de 1975; Protocolo nº 3 de Montreal relativo a la modificación del Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, hecho en Montreal el 25 de septiembre de 1975; Protocolo nº 4 de Montreal relativo a la modificación del Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al

los acuerdos firmados por la *Intercarrier Agreement Passenger Liability (IATA)*; y, finalmente llegando a nuestro sistema actual, enmarcado por los Reglamentos de la Comisión Europea¹⁴ - los Reglamentos (CE) nº 2027/1997, nº 889/2002 y nº 261/2004 - , y el Convenio de Montreal (CM)¹⁵.¹⁶ Ambos convenios citados, el Convenio de Varsovia (CV) y el Convenio de Montreal (CM), constituyen normas imperativas, de modo que en lo que regulan son preeminentes sobre el contrato.¹⁷

Por lo que se refiere al Sistema de Varsovia (SV), tuvo su inicio con el Convenio de Varsovia (CV), de 12 de octubre de 1929, que constituye su instrumento jurídico esencial. Además, está formado por el Protocolo que lo modifica, hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955, y Los Protocolos de Montreal números 1, 2, 3 y 4 de 1975.¹⁸ Este primer instrumento ha sido pionero en la regulación de los daños producidos a los pasajeros en caso de accidente y la responsabilidad del transportista en los supuestos de retrasos e incidencias con el equipaje y, según se desprende de su propio texto, esta regulación tenía 3 objetivos: limitar las indemnizaciones pagadas por el transportista, alcanzar mayor uniformidad en los documentos de transporte y reducir los foros en que los perjudicados podrían presentar sus reclamaciones.¹⁹

No obstante y según expone GUERRERO LEBRÓN (2005)²⁰, dada la insuficiencia apreciada respecto de los límites indemnizatorios del CV, el Protocolo de la Haya duplica sus límites de responsabilidad, pero no ha sido ratificado por EE.UU que aún los consideraba bajos. En seguida, contextualiza la autora, la Convención de Guadalajara y el Protocolo de Guatemala de 1971 (España no lo ha ratificado) introducen una serie de cambios, los más significativos siendo la transformación de un sistema de responsabilidad subjetiva - que requiere el elemento de culpa al causar el daño - en un sistema de responsabilidad cuasi objetiva - la responsabilidad objetiva prescinde del elemento de culpa en la causación del daño dado el riesgo inherente a la actividad del transporte aéreo - para pasajeros y equipajes; el

transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, hecho en Montreal el 25 de septiembre de 1975.

¹⁴ Reglamento (CE) nº 2027/1997 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 1997, relativo a la responsabilidad del transportista aéreo en caso de accidente. Diario Oficial de la Unión Europea, L 285, 17 de octubre de 1997, pp. 1-3; 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 2027/1997 relativo a la responsabilidad del transportista aéreo en caso de accidente y por el que se amplía la aplicación del Convenio de Montreal. Diario Oficial de la Unión Europea, L 140, 30 de mayo de 2002, pp. 2-5; 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 la compensación y asistencia a los pasajeros en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de vuelos. Diario Oficial de la Unión Europea, L 46, 17 de febrero de 2004, pp. 1-7.

¹⁵ Convenio de Montreal para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999.

¹⁶ GUERRERO LEBRÓN, M. J. (2005). *La responsabilidad contractual del porteador aéreo en el transporte de pasajeros* (pp. 27-70). Tirant lo Blanch. ISBN 84-8456-226-3.

¹⁷ SIERRA NOGUERO (2020) op. cit. p. 38.

¹⁸ SIERRA NOGUERO (2020) op. cit. p. 38.

¹⁹ GUERRERO LEBRÓN (2005) op. cit. pp. 27-28.

²⁰ GUERRERO LEBRÓN (2005) op. cit. pp. 29-36.

incremento en la cuantía de las indemnizaciones por muerte o lesiones de los pasajeros; y, además, la posibilidad de superar los límites indemnizatorios previamente establecidos por el art. 25 CV en los casos de daños que fuesen resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes, estableciendo que sería imposible rebasar los límites en estos casos.

El 28 de mayo de 1999 se adopta el Convenio de Montreal (CM) destinado a la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional. Su éxito, en cuanto al número de ratificaciones, radica en su carácter integrador, es decir, compila y recoge las distintas normas que integran el denominado SV y también normas europeas sobre el transporte aéreo, especialmente el sistema de responsabilidad que establece el Reglamento (CE) nº 2027/1997, llamado de doble estrato para los daños físicos causados a los pasajeros como consecuencia de un accidente aéreo²¹ - como veremos más adelante, hasta una determinada cifra de cuantía de los daños, opera la responsabilidad objetiva y limitada y, si supera dicha cifra, pasamos a una responsabilidad subjetiva e ilimitada. El CM, en vigor desde el 4 de noviembre de 2003, dispone de 136 Estados parte y tiene carácter preferente sobre el CV, que, por su vez, se aplica sólo a transportes entre España y un país parte y que no sea parte del CM y, si el otro Estado también es parte del CM y del CV, como España, entonces el CM rige con carácter preferente.²²

Según se explica en FERRER TAPIA (2013)²³, los principales Reglamentos (CE) que regulan la responsabilidad en el transporte aéreo en relación con el pasajero son el Reglamento (CE) nº 261/2004, el Reglamento (CE) nº 889/2002 y el Reglamento (CE) nº 2027/1997. La autora afirma que el Reglamento (CE) nº 2027/1997 busca aumentar la protección de los pasajeros, extendiéndose no sólo a vuelos internacionales, sino también a nacionales, siempre que el transporte sea realizado por una aerolínea comunitaria. Además, nos dice que éste obliga a las aerolíneas a pagar un anticipo a las víctimas de accidentes y establece la "quinta jurisdicción", permitiéndoles reclamar su indemnización en su país de residencia. Por otro lado, en su análisis, expone que el Reglamento (CE) nº 889/2002 amplía el ámbito de aplicación del Convenio de Montreal (CM) al transporte aéreo dentro de un Estado miembro y modifica el Reglamento (CE) nº 2027, introduciendo nuevas obligaciones para las aerolíneas, como la cobertura aseguradora, el pago de anticipos en casos de accidentes y la obligación de informar a los pasajeros sobre responsabilidades. Por último encuentra que el Reglamento (CE) nº 261/2004 ha sido clave para mejorar los derechos de los pasajeros, regulando situaciones como cancelaciones, retrasos y el *overbooking*, donde antes no existía protección adecuada.

²¹ FERRER TAPIA (2013) op. cit. pp. 35-36.

²² SIERRA NOGUERO (2020) op. cit. p. 38.

²³ FERRER TAPIA (2013) op. cit. pp. 36-38.

En el ámbito nacional, FERRER TAPIA (2013)²⁴ aclara que la Ley de Navegación Aérea (LNA) de 1960²⁵ regula tanto los aspectos públicos como los privados de la navegación aérea. La autora añade que la norma contiene dos capítulos específicos relativos a cuestiones relacionadas con el transporte de pasajeros. En concreto, que el capítulo XII que contempla en su art. 94 la responsabilidad del transportista en caso de retraso, y el capítulo XIII que se encarga de la responsabilidad por daños a los pasajeros y en los equipajes en caso de accidente. También explica que la LNA introdujo importantes novedades en relación con el SV, lo que supuso apartarse de su contenido. De este modo, afirma ella, que se establece un sistema de responsabilidad objetivo en caso de accidente, sin que el caso fortuito pueda operar como causa de exoneración. Además, aclara que impone una indemnización cuya cuantía es muy superior a la que en su momento imponía el CV para el transporte internacional. Sin embargo, contrapone que, en la actualidad, la aplicación de esta norma es residual, sobre todo a partir de la entrada en vigor del CM, pero su contenido sí puede resultar interesante a efectos de facilitar la interpretación de determinados términos relacionados con la navegación aérea.

2. El accidente que provoca la muerte o lesiones al pasajero

2.1. La normativa aplicable en los supuestos de accidente

El supuesto de accidente que provoca la muerte o lesiones al pasajero se encuentra regulado dispersamente en la normativa convencional, europea y nacional. De esta manera, siguiendo la misma lógica de la evolución de la legislación en materia de responsabilidad en el transporte aéreo, los supuestos de accidente se incluyen en el Sistema de Varsovia (SV), en el Convenio de Montreal (CM), en el el Reglamento (CE) nº 889/2002, que deroga el anterior Reglamento (CE) nº 2027/1997 de la Unión Europea y, finalmente, en la Ley de Navegación Aérea Española (LNA).

El Convenio de Varsovia (CV), en su artículo 17, dispone que “el porteador es responsable del daño ocasionado, en caso de muerte, herida o cualquier otra lesión corporal sufrida por cualquier viajero, cuando el accidente que ha causado el daño se haya producido a bordo de la aeronave o en el curso de todas las operaciones de embarque o desembarque”. En seguida, dice que “la responsabilidad del porteador, con relación a cada viajero, se limitará a la suma de ciento veinticinco mil francos”, sin perjuicio de que por Convenio especial se pueda fijar un límite más elevado (art. 22.1).

Igualmente, añade que el porteador “no será responsable si prueba que él y sus comisionados han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fué

²⁴ FERRER TAPIA (2013) op. cit. pp. 38-39.

²⁵ Ley de Navegación Aérea, de 29 de diciembre de 1960, España.

imposible tomarlas” (art. 20.1) y si “probare que la persona lesionada ha sido causante del daño o ha contribuido al mismo, el Tribunal podrá [...] descartar o atenuar la responsabilidad” (art. 21). Como cláusula de cierre, establece que “toda cláusula que tienda a exonerar de su responsabilidad al porteador o a señalar un límite inferior al que se fija en el presente Convenio será nulo y de ningún efecto, pero la nulidad de dicha cláusula no implica la nulidad del contrato” (art. 23).

En términos propios, el Convenio de Montreal (CM) establece la responsabilidad del transportista “del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal de un pasajero por la sola razón de que el accidente que causó la muerte o lesión se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque” (art. 17.1). En este caso, la indemnización prevista no podrá exceder los “100.000 derechos especiales de giro por pasajero” (art. 21.1) y se añade que el porteador “no podrá excluir ni limitar su responsabilidad”. Sin embargo, seguidamente dice que no será responsable del daño en la medida que exceda de dicha cuantía si prueba que “el daño no se debió a la negligencia o a otra acción u omisión indebida del transportista o sus dependientes o agentes; o” “el daño se debió únicamente a la negligencia o a otra acción u omisión indebida de un tercero.” (art. 21.2).

Adicionalmente el CM incluye otra cláusula de exoneración cuando dice que “si el transportista prueba que la negligencia u otra acción u omisión indebida de la persona que pide indemnización, o de la persona de la que proviene su derecho, causó el daño o contribuyó a él, [...] quedará exonerado, total o parcialmente, de su responsabilidad con respecto al reclamante, en la medida en que esta negligencia u otra acción u omisión indebida haya causado el daño o contribuido a él.” (art. 20).

Por lo que respecta a los reglamentos europeos, en el ámbito de la responsabilidad por accidentes aéreos, el Reglamento (CE) nº 889/2002 deroga el anterior Reglamento (CE) nº 2027/1997 y acaba remitiéndose al CM. Por su parte, este Reglamento nos dice que “la responsabilidad de una compañía aérea comunitaria por los daños sufridos en caso de muerte, herida o cualquier otra lesión corporal por un pasajero en caso de accidente, no estará sujeta a ningún límite financiero ya sea legal, convencional o contractual” (art. 3.1.a)” y “con respecto a cualquier daño y hasta un importe equivalente en ecus de 100.000 DEG, las compañías aéreas comunitarias no podrán excluir o limitar su responsabilidad demostrando que ellas y sus agentes adoptaron todas las medidas necesarias para evitar el perjuicio o que les resultó imposible adoptar dichas medidas” (art. 3.2)”. Sin perjuicio de la posibilidad de exoneración total o parcial si probare que “el perjuicio fue causado por la negligencia del pasajero lesionado o fallecido o ésta contribuyó a aquel” (art. 3.3).

La Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea (LNA) nos dice que “se entenderá por daño en el transporte de viajeros el que sufran éstos a bordo de la aeronave y por acción de la misma, o

como consecuencia de las operaciones de embarque y desembarque” (art. 115). La responsabilidad del transportista según la normativa se define de forma objetiva aunque limitada “hasta los límites de responsabilidad que en este capítulo se establecen, en cualquier supuesto, incluso en el de accidente fortuito y aun cuando el transportista, operador o sus empleados justifiquen que obraron con la debida diligencia” (art. 120). Sin perjuicio de que estos límites de indemnización no aplican “si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión suya o de sus dependientes, en la que exista dolo o culpa grave” (art. 121), o si proviene de “utiliza la aeronave lo hiciese sin el consentimiento del transportista o propietario” (art. 122).

Analizando la normativa convencional, según ROJO ÁLVAREZ-MANZANEDA (2017)²⁶, podemos entender que en el preliminar Convenio de Varsovia (CV) “la responsabilidad del transportista es limitada y por culpa presunta, pues el pasajero no tiene que probar la negligencia del transportista”. Sin embargo, afirma que el transportista se puede exonerar si demuestra haber actuado con la debida diligencia o si existe contribución de la persona lesionada en la causación del daño. Además, señala que la responsabilidad del transportista se limita con relación a cada pasajero a la suma de 125.000 francos oro o francos Poincaré.

El posterior Convenio de Montreal (CM) prevé un régimen de responsabilidad clasificado por GUERRERO LEBRÓN (2005)²⁷ como un “sistema de doble estrato” en que el primer estrato de responsabilidad para reclamaciones que no excedan de 100.000 DEG por pasajero es de responsabilidad cuasi objetiva, dado que, al igual que el Reglamento (CE) nº 2027/1997, el transportista sólo podrá exonerarse total o parcialmente de responsabilidad si prueba que la persona que pide la indemnización o de quien proviene su derecho ha causado o contribuido con su negligencia u otra acción u omisión indebida a la causación del daño. Además, precisa, el transportista puede establecer límites de responsabilidad superiores a los del Convenio, pero cualquier cláusula que limite su responsabilidad por debajo de lo previsto será nula (art. 25, 26 y 47). Sin embargo, la nulidad de dicha cláusula no afecta la validez del contrato.²⁸

Por lo tanto, podemos concluir que, mientras la normativa convencional, es decir, el Convenio de Varsovia (CV) y el Convenio de Montreal (CM), prevén una responsabilidad de tipo subjetivo y por culpa presunta, para el porteador en el contrato de transporte aéreo de

²⁶ ROJO ÁLVAREZ-MANZANEDA, R. (2017). *La noción de accidente en la determinación de la responsabilidad del transportista en el contrato de pasaje aéreo por daños personales*. En M. J. Guerrero Lebrón (Dir.), J. I. Peinado Gracia (Dir.), & I. Contreras de la Rosa (Coord.), *El derecho aéreo entre lo público y lo privado: Aeropuertos, acceso al mercado, drones y responsabilidad* (pp. 269-270). Universidad Internacional de Andalucía. <https://doi.org/10.53457/10334/3824>

²⁷ GUERRERO LEBRÓN (2005) op. cit. pp. 173-176.

²⁸ Lo define la Ley 3/2007, de 22 de marzo, de Defensa de los Consumidores y Usuarios, España. art. 83, cuando nos dice que “Las cláusulas abusivas serán nulas de pleno derecho y se tendrán por no puestas [...] no obstante, seguirá siendo obligatorio para las partes en los mismos términos, siempre que pueda subsistir sin dichas cláusulas”.

pasajeros, los siguientes instrumentos europeos, al igual que nuestra Ley de Navegación Aérea (LNA) establecen un régimen de responsabilidad objetiva.

2.2. El concepto de accidente

La Ley de Navegación Aérea (LNA), en su art. 120, nos habla de “accidente o daño”, sin embargo, ROJO ÁLVAREZ-MANZANEDA (2017)²⁹ afirma que no se pueden entender sinónimos. Explica el autor que cabe entender que ambas normativas convencional y nacional - al referirse, en su art. 115, como una “consecuencia” - se puede desprender que el término alude más bien al evento causante del daño que al daño en sí. Por lo tanto, concluye que si el transportista respondiera siempre de los daños provocados con independencia de la causa que lo provocó y de los requisitos espacial y temporal, esto convertiría su responsabilidad en una suerte de seguro. La falta de definición del concepto y su multitud de ocurrencias en la práctica, propone nuevos desafíos para los tribunales de los Estados Miembros en los casos relacionados con la responsabilidad en supuestos de muerte o lesiones resultantes de un accidente.³⁰

ROJO ÁLVAREZ-MANZANEDA (2017)³¹, en su estudio conducido sobre nuestra jurisprudencia, igualmente concluye que esta no parece alcanzar una uniformidad a la hora de entender cómo opera la responsabilidad del transportista en los supuestos de accidente. Por una parte, dice que hay quien defiende que, dada su naturaleza objetiva, es irrelevante la causa del daño acaecido, sino que es suficiente para determinar la responsabilidad, el perjuicio por sí solo y el hecho de que se haya producido a bordo o en el curso de las operaciones de embarque o desembarque. Por otro lado, lo contrasta con la existencia de una posición contraria que sostiene que el carácter objetivo de la responsabilidad del transportista no alcanza al nexo causal entre el acto u omisión y el daño producido, que debe ser acreditado. Asimismo, decide no existir consenso sobre si el evento relacionado directamente con los riesgos del transporte aéreo, debe tener un grado específico de externalidad o ajenidad en la causa generadora, o si este es un elemento implícito en el propio concepto de accidente.

²⁹ ROJO ÁLVAREZ-MANZANEDA (2017) op. cit. pp. 263-265.

³⁰ BARAŃSKA, A. (2021). *Different concepts of “accident” in the meaning of the Montreal Convention and air carrier liability in EU law*. *Studenckie Prace Prawnicze, Administratywistyczne i Ekonomiczne*, 34, <https://doi.org/10.19195/1733-5779.34.6> (p. 91).

³¹ ROJO ÁLVAREZ-MANZANEDA (2017) op. cit. pp. 272-276. En su análisis jurisprudencial, el autor expone que se mantiene la primera posición referida en SAP Asturias núm. 189/2000 (Secc. 4ª), de 12 de abril; la SAP Las Palmas núm. 180/2005 (Secc. 4ª), de 29 de abril; y la SAP Madrid (Secc. 21ª), de 21 de noviembre de 2002. Por otro lado, observamos la posición contraria en SAP Barcelona (Secc. 15ª), de 30 de julio de 2010, y la SAP Madrid (Secc. 28ª), núm. 366, de 11 de diciembre de 2015.

2.3. Clases de accidentes admitidos por la jurisprudencia

En el marco de la interpretación de qué clases de eventos se entienden por accidente, en las sentencias analizadas por GUERRERO LEBRÓN (2005)³² - conforme las cuales se trata de un evento incierto e inesperado relacionado con la utilización de la aeronave e incluido entre los riesgos propios de la navegación aérea - se incluyen las situaciones de catástrofes aéreas, provocadas por el mal funcionamiento de la aeronave, por fallos de la tripulación o por condiciones meteorológicas adversas. Además, añade que se podría deducir otra categoría de eventos que ocurren durante el vuelo y que pueden convertirse en accidente como consecuencia de las acciones u omisiones de la compañía o sus empleados ante tales circunstancias, que es el caso de ciertas ocasiones de terrorismo aéreo, enfermedades provocadas o agravadas por el vuelo o, incluso altercados entre pasajeros.

A lo largo de los años, algunos eventos originados por altercados entre pasajeros se han reconocido incluidos en el ámbito previsto por la normativa convencional, así que podemos encontrar criterios comunes respecto la definición de “accidente”, en este caso, en ambos instrumentos normativos que se traducen en: los elementos de temporales y espaciales de la causación del daño y en la necesidad de que el daño se trate de un evento atípico y externo al pasajero lesionado, al igual que no se trate de una consecuencia de su propia reacción desproporcionada.³³

Sin embargo, según el análisis jurisprudencial conducido por BARAŃSKA (2021)³⁴, por veces, se ha defendido que “accidente”, en los términos del art. 17.1 CM, se limita a los casos que representa un riesgo típico para el transporte aéreo - resultando de las características, condiciones u operaciones en la aeronave o en los dispositivos utilizados en cualquier relacionada con el embarque y desembarque - mientras por otras, que la responsabilidad del porteador es independiente de la materialización del “riesgo propio del transporte aéreo”. En este sentido, explica la autora que la posición más expresiva prescinde de dicha necesidad de materialización del riesgo típico de la actividad de transporte siempre que el accidente se produzca a bordo o en las operaciones de embarque o desembarque.

Adicionalmente, existe una previsión convencional de inversión de la carga probatoria presente en el art. 21.2 del Convenio de Montreal (CM) a favor del consumidor pasajero que no tiene acceso a los datos especiales que le permitirían demostrar la asociación del daño

³² GUERRERO LEBRÓN (2005) op. cit. pp. 122-123.

³³ BARAŃSKA (2021) op. cit. pp. 85-86.

³⁴ BARAŃSKA (2021). op. cit. pp. 86-91. La autora analiza las Sentencias las decisiones contrapuestas del tribunal austríaco de Primera Instancia y del Tribunal Supremo Austríaco en *Judgment of the Court of Justice of 19 December 2019 in Case 532/18* en que se han provocado quemaduras de segundo grado a una niña de seis años como consecuencia del vertimiento de una bebida caliente servida por los agentes de la compañía en un vaso destapado.

ocasionado a un riesgo propio del transporte aéreo³⁵. De lo contrario, el transportista podría evitar su responsabilidad por el sólo hecho de que sería imposible al pasajero establecer la causa del accidente.³⁶ No obstante, la responsabilidad del porteador no es absoluta, considerando la posibilidad que tendrá, como se ha visto, de exonerarse probando la negligencia del pasajero lesionado o de la persona causahabiente.

Por lo que respecta a las turbulencias que se incluyen en la primera clase de eventos mencionados, se refieren a la movilización de masas de aire que provocan sacudidas violentas de la aeronave y admiten tres tipos y distintos orígenes: las provocadas por condiciones meteorológicas (como tormentas, corrientes de aire o frentes), que pueden permitir a la aerolínea tomar medidas preventivas; las turbulencias de cielo limpio, que surgen en las fronteras de corrientes de aire o por factores geográficos y construcciones; y las causadas por el tráfico aéreo, derivadas de vuelos demasiado cercanos.³⁷

Según la doctrina referida por GUERRERO LEBRÓN (2005)³⁸, sólo las turbulencias severas o extremas pueden considerarse “accidente”, ya que las turbulencias ligeras o moderadas no son eventos anormales o inesperados. La autora igualmente afirma que dicha distinción es importante para evaluar el nivel de diligencia del transportista y su capacidad para prever la turbulencia y tomar las medidas adecuadas para evitar daños, que, según el art. 20 CV, le permite exonerar la responsabilidad.

Al tratarse el accidente de la provocación o agravamiento de enfermedades, explican LARSEN, GILLICK & SWEENEY (2012)³⁹ que, en el ámbito de la causación del daño, como sería el caso del padecimiento de una trombosis profunda producida o agravada dada por las condiciones presentes en esta modalidad de transporte, nos podemos encontrar sentencias que afirman la obligación de las compañías de avisar sobre dichos riesgos involucrados en el transporte aéreo. Una vez que, concluyen ellos, no hacerlo podría constituir una vulneración del patrón empresarial de cuidado esperado del transportista y, por tanto, un evento inusual, inesperado y externo al pasajero.

Igualmente, por lo que respecta a las enfermedades causadas en ocasión de un accidente en el transporte aéreo, LARSEN, GILLICK & SWEENEY (2012)⁴⁰ afirman que podemos entrar a

³⁵ Así lo prevé la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil, España, Art. 217.7 cuando define que “el tribunal deberá tener presente la disponibilidad y facilidad probatoria que corresponde a cada una de las partes del litigio”.

³⁶ BARAÑSKA (2021). op. cit. p. 90.

³⁷ GUERRERO LEBRÓN (2005) op. cit. pp. 124-125.

³⁸ GUERRERO LEBRÓN (2005) op. cit. pp. 125-126. Este concepto se puede desprender de las sentencias *Magan v. Lufthansa German Airlines*, *Koor v. Air Canada*, ambas referidas.

³⁹ LARSEN, P. B., GILLICK, J. E., & SWEENEY, J. C. (2012). *Aviation law cases, laws and related sources* (2.ª ed., pp. 379-385). Leiden: Martinus Nijhoff Publishers. Aquí los autores se refieren a las sentencias *Blansett v. Continental Airlines, Inc.*, 379 F.3d 177 (5th Cir. 2004) y *Witty v. Delta Air Lines Inc.*, 366 F.3d 380 (5th Cir. 2004).

⁴⁰ LARSEN, GILLICK & SWEENEY (2012) op. cit. pp. 385-419. Los autores examinan la Sentencia *Ehrlich v. American Airlines, Inc.*, 360 F.3d 366 (2d.Cir. 2004).

analizar otra cuestión que ha generado debate en la doctrina internacional y que se refiere al daño moral, en concreto, el daño psicológico que conlleva el síndrome de estrés postraumático (en inglés, *Post-Traumatic Stress Disorder*, *PTSD*). En este sentido, dicen que una parte de la jurisprudencia concluye que el transportista sí puede resultar responsable en el supuesto de lesiones psicológicas derivadas de algún incidente peligroso a bordo de la aeronave, como podría ser un despliegue fallido, un aterrizaje defectuoso, o una caída, siempre que dicho daño se acompañe de lesiones físicas y corporales.

El supuesto que corresponde al terrorismo aéreo, para considerarse un acto delictivo, explica GUERRERO LEBRÓN (2005)⁴¹, debe realizarse por una banda armada o un grupo terrorista con el objetivo de subvertir el orden político-social. Por tanto, indica que se incluyen actos como el apoderamiento ilícito de aeronaves, sabotaje, ataques a personas o instalaciones en aeropuertos, y el uso de aeronaves como armas. Desde los años 70, contextualiza la autora, los tribunales han impuesto la responsabilidad a los transportistas por los daños causados por actividades terroristas, obligándolos a garantizar medidas de seguridad como controles de rayos X, registros y escaneos.

2.4. Una breve distinción entre “accidente” e “incidente”

Según LARSEN, GILLICK & SWEENEY (2012)⁴², la distinción entre “accidente” e “incidente” ha resultado en posiciones jurisprudenciales contrapuestas, de manera que podemos encontrarnos con que una parte de la doctrina entiende la igualdad entre sus significados y la otra afirma que el primero comporta un significado más limitado en relación al segundo. Analizando las resoluciones judiciales presentes en el momento de definir el alcance del significado de “accidente”, en los términos de la normativa del transporte aéreo, la primera interpretación que destacan es la que nos dice que el accidente supone un evento extraordinario, in común, inesperado y externo al pasajero - en el sentido de que no haya sido este mismo quien causa el daño. Por otro lado, aclaran que se excluyen del concepto los perjuicios resultantes de la reacción interna del pasajero a operaciones comunes y esperadas en la aviación.

Otra de sus notas características, que se refiere a que este evento, explican igualmente LARSEN, GILLICK & SWEENEY (2012)⁴³, se trata de que este hecho debe ser la causa de un daño y no el daño en sí mismo. Ante el planteamiento hecho por diversos tribunales de si el accidente se puede causar por negligencia de la propia compañía aérea o de sus empleados, en este sentido, encuentran que según la posición mayoritaria se puede afirmar

⁴¹ GUERRERO LEBRÓN (2005) op. cit. pp. 126-133.

⁴² LARSEN, GILLICK & SWEENEY (2012) op. cit. pp. 352-361. Esta definición observan en la Sentencia *Air France v. Saks* 470 U.S. 392 (1985).

⁴³ LARSEN, GILLICK & SWEENEY (2012) op. cit. pp. 371-379. Aquí los autores se refieren a la Sentencia *Olympic Airways v. Husain*, 316 F.2d 829 (9th.Cir. 2002)

que, aunque el daño sea resultado de la reacción interna del pasajero a operaciones normales y esperadas en el ámbito del transporte en cuestión, asimismo, se puede entender como un evento inusual e inesperado la omisión de la compañía o de sus dependientes. Sin embargo, en el caso de omisión no es sencillo entender si se debe considerar equivalente a acción, tal cual nos dice el art. 17.1 CM, así que algunos casos se deben investigar cuidadosamente dado que, por veces, la omisión del transportista no será la causa del acaecimiento del daño, sino otro evento que ocurre en conexión con la misma.⁴⁴

2.5. Requisitos espaciales y temporales

El lugar y el tiempo del accidente es otra de las cuestiones que ha tenido que analizar e interpretar la jurisprudencia, analizada por LARSEN, GILLICK & SWEENEY (2012)⁴⁵. A estos efectos concluyen que, aunque el art. 17 CV no define qué período de tiempo se deba considerar antes de que el pasajero entre en la aeronave, durante las operaciones de embarque y desembarque, una vez el pasajero haya entregado sus billetes de avión, pasado por el control de pasaportes, entrado al área reservada exclusivamente aquellos que esperan la salida de vuelos internacionales y esté virtualmente listo para dirigirse a la aeronave, se puede desprender que la compañía ya es la responsable de la seguridad de los pasajeros. Por lo que respecta a las operaciones de desembarque, aclaran que, una vez el pasajero haya dejado la aeronave y sus inmediaciones, esté esperando su equipaje dentro del terminal del aeropuerto y no esté más actuando sobre dirección del transportista, se entiende que, finalizado y completado el proceso de desembarque, la responsabilidad prevista por el CV no sería aplicable. Adicionalmente, establecen que aplica la misma lógica a los vuelos de conexión, una vez el pasajero haya dejado la aeronave y entrado en una zona pública donde hay tiendas, restaurantes y cafés, servicios y un área de sillas no reservadas a los pasajeros de alguna puerta de embarque, procediendo bajo control y libertad propios y sin acompañarse de ningún personal de la compañía.

3. El retraso y el gran retraso

3.1. La normativa aplicable en los supuestos de retraso

La regulación de la responsabilidad del porteador en los supuestos de retraso se prevé tanto en el Sistema de Varsovia (SV), en el Sistema de Montreal (SM), en los reglamentos comunitarios que lo transponen, en la Ley de Navegación Aérea (LNA) española y en el más reciente Reglamento (CE) nº 261/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo. Tal cual la

⁴⁴ BARAŃSKA (2021) op. cit. p. 85.

⁴⁵ LARSEN, GILLICK & SWEENEY (2012) op. cit. pp. 419-448. En este sentido, los autores analizan las sentencias *Magan v. Lufthansa German Airlines*, 339 F.3d 158 (2d Cir. 2003), *Martinez Hernandez v. Air France*, 545 F.2d 279 (1st Cir. 1976) y *Rabinowitz c. Scandinavian Airlines*, 741 F. Supp. 441 (S.D.N.Y. 1990).

regulación en los supuestos de accidentes, podemos apreciar que contemplamos en este ámbito, una vez más, gran dispersión normativa.

El Convenio de Varsovia (CV) regula el retraso de manera que establece en su artículo 19 que “el porteador es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de viajeros, mercancías o equipajes” y, por lo que respecta a los límites de responsabilidad, se podría subsumir en el anteriormente mencionado artículo 22.1 que nos dice que “la responsabilidad del porteador, con relación a cada viajero, se limitará a la suma de ciento veinticinco mil francos” *poincaré*. Sin perjuicio de que se pueda, por Convenio Especial, fijar un límite más elevado.

En el ámbito del régimen de responsabilidad, el transportista se presume culpable, pero el art. 20.1 prevé la posibilidad de exoneración “si prueba que él y sus comisionados han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fué imposible tomarlas”. Del mismo modo, no se le permite protegerse con las limitaciones o exclusiones previstas anteriormente si el daño proveniente de faltas se consideren como equivalente a dolo (art. 25.1) o, en mismas condiciones, por sus agentes o empleados (art. 25.2). Igualmente, según la previsión del art. 3.2, “si el porteador admite al viajero sin que se le haya expedido un billete de pasaje”.

El Convenio de Montreal (CM) mantiene una previsión normativa parecida, en ciertos aspectos, al CV de manera que su art. 19 también prevé, en análogos términos que “el transportista es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga”, sin perjuicio de que se pueda exonerar si “prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y a otros, adoptar dichas medidas”. Como supuesto adicional, establece que, si demuestra la negligencia u otra acción u omisión indebida de la persona que lesionada o causahabiente “quedará exonerado, total o parcialmente, de su responsabilidad con respecto al reclamante, en la medida en que esta negligencia u otra acción u omisión indebida haya causado el daño o contribuido a él.” (art. 20).

Por lo que respecta a la limitación de su responsabilidad, el Convenio prevé un límite menos beneficioso al pasajero al establecer que “la responsabilidad del transportista se limita a 4.150 derechos especiales de giro por pasajero” (art. 22.1), equivalente a los 62.500 francos Poincaré. Esto no obsta que la normativa no establezca cualquier limitación en los supuestos en que “se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes o agentes, con intención de causar daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño; siempre que, en caso de una acción u omisión de un dependiente o agente, se pruebe también que éste actuaba en el ejercicio de sus funciones”

(art. 22.5), ni que el tribunal fije sumas correspondientes a las costas y gastos del litigio, añadidos de los debidos intereses (art. 22.6).

En el ámbito de la regulación comunitaria, el Reglamento (CE) nº 889/2002 que reforma el anterior Reglamento (CE) nº 2027/1997 se limita a trasponer de manera resumida las previsiones hechas en el CM. De este modo, en su Considerando 10, nos dice que “en caso de retraso del pasajero, la compañía aérea es responsable del daño siempre que no haya tomado todas las medidas razonables para evitar el daño o le haya sido imposible tomar dichas medidas. La responsabilidad en caso de retraso del pasajero se limita a 4150 DEG”

Por otro lado y a nivel nacional, nuestra Ley 48/1960, de Navegación Aérea (LNA), prevé el régimen de responsabilidad por retraso en el transporte interno equiprándolo al del transporte internacional. Aunque no lo diga expresamente, se puede presumir la responsabilidad objetiva del transportista, una vez que se prevé, de manera negativa en su art. 94, los supuestos en que no opera dicha responsabilidad: “Cuando el viaje se suspenda o retrase por causa de fuerza mayor o razones meteorológicas que afecten a la seguridad del mismo, el transportista quedará liberado de responsabilidad, devolviendo el precio del billete”.

En su articulado igualmente se prevé las consecuencias aplicables a los supuestos de interrupción del viaje por alguna de las causas citadas anteriormente. En este caso, “el transportista viene obligado a efectuar el transporte de viajeros y equipajes por su cuenta, utilizando el medio más rápido posible, hasta dejarlos en su destino, salvo que los pasajeros optasen por el reembolso de la parte proporcional al trayecto no recorrido”. Adicionalmente, deberá sufragar los “gastos de manutención y hospedaje que se deriven de la expresada interrupción”.

El instrumento estelar en el ámbito de la responsabilidad del transportista en caso de retrasos - e igualmente cancelaciones, como veremos más adelante - y también el más reciente en dicha materia es el Reglamento (CE) nº 261/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo. Este Reglamento, aunque no lo conceptúe, introduce la primera referencia al llamado de “gran retraso” y establece en su Considerando 15 que será el “retraso de un día para el otro” y “bajo las condiciones en él detalladas, los derechos mínimos que asistirán a los pasajeros en caso de cancelación (art. 1.1.b) retraso de su vuelo” (art. 1.1.c). Su ámbito de aplicación comprende “a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado” (art. 3.1.a) y a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en un tercer país con destino a otro situado en el territorio” (art. 3.1.b).

Por lo que respecta a las asistencias obligatorias previstas para los supuestos concretos de retraso, si se trata de un retraso con respecto a la hora de salida de “de dos horas o más en

el caso de todos los vuelos de 1500 kilómetros o menos, o" (art. 6.1.a), "de tres horas o más en el caso de todos los vuelos intracomunitarios de más de 1500 kilómetros y de todos los demás vuelos de entre 1500 y 3500 kilómetros, o" (art. 6.1.b) "de cuatro horas o más en el caso de todos los vuelos no comprendidos en las letras" anteriores (art. 6.1.c), el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá a los pasajeros la asistencia especificada en los art. 9.1.a y 9.2 (art. 6.1.c.i) del Reglamento.

Lo anteriormente mencionado se traducirá en un derecho a atención que incluye "comida y refrescos suficientes, en función del tiempo que sea necesario esperar" (art. 9.1.a) y "gratuitamente dos llamadas telefónicas, télex o mensajes de fax, o correos electrónicos" (art. 9.2). Sin embargo, en los supuestos de los art. 6.1.b y 6.1.c, "cuando la hora de salida prevista sea como mínimo al día siguiente a la hora previamente anunciada" (art. 6.1.c.ii), ofrecerá, además, "alojamiento en un hotel en los casos" (art. 9.1.b) y "transporte entre el aeropuerto y el lugar de alojamiento (hotel u otros)" (art. 9.1.c). Finalmente, "cuando el retraso es de cinco horas como mínimo" (art. 6.1.c.iii), "se ofrecerán a los pasajeros [...] "el reembolso en siete días, [...] del coste íntegro del billete en el precio al que se compró, correspondiente a la parte o partes del viaje no efectuadas y a la parte o partes del viaje efectuadas, si el vuelo ya no tiene razón de ser" o bien "un vuelo de vuelta al primer punto de partida lo más rápidamente posible" (art. 8.1.a). "En cualquier caso, se ofrecerá la asistencia dentro de los límites de tiempo establecidos más arriba con respecto a cada tramo de distancias" (art. 6.2).

En el ámbito del derecho a compensación, el articulado prevé que los pasajeros recibirán una compensación por valor de 250 euros para retrasos en vuelos de hasta 1500 kilómetros (art. 7.1.a), 400 euros para retraso en todos los vuelos intracomunitarios de más de 1500 kilómetros y para retrasos en todos los demás vuelos de entre 1500 y 3500 kilómetros (art. 7.1.b) y 600 euros para retrasos en todos los vuelos no comprendidos en los apartados anteriores (art. 7.1.c). En efectos del cómputo de tiempo, "la distancia se determinará tomando como base el último destino al que el pasajero llegará con retraso en relación con la hora prevista debido a la denegación de embarque o a la cancelación". En este último supuesto, el transportista anteriormente encargado de efectuar el vuelo "podrá reducir en un 50% la compensación prevista", si lo hace con arreglo a los límites previstos en la normativa.

Finalmente, el Reglamento también prevé que el porteador "velará por que en el mostrador de facturación se exponga, de forma claramente visible para los pasajeros, un anuncio con el siguiente texto: "En caso [...] de retraso de su vuelo superior a dos horas, solicite en el mostrador de facturación o en la puerta de embarque el texto en el que figuran sus derechos, especialmente en materia de compensación y asistencia" (art. 14.1), y sin perjuicio de la adecuación necesaria para personas invidentes o con problema de vista (art. 14.2). Además, el texto prevé la inadmisibilidad de exenciones al establecer que "las obligaciones para con los pasajeros establecidas en el presente Reglamento no podrán

limitarse ni derogarse, especialmente por medio de la inclusión de una cláusula de inaplicación o una cláusula restrictiva en el contrato de transporte” (art. 15.1).

3.2. Nociones introductorias y el concepto de retraso

Una de las notas esenciales del transporte aéreo es, en comparación a otros medios de transporte, la celeridad y, por tanto, es lógico afirmar que el retraso es uno de los problemas jurídicos que conlleva mayores pugnas.⁴⁶ Podemos decir, por tanto, que los elementos clave del contrato de transporte aéreo son la fecha y los horarios, dado que existe un lapso de tiempo durante el cual el pasajero debe llegar a su destino y a este lapso se denomina plazo, el cual, una vez concluido sin que se produzca el efecto anteriormente mencionado, conlleva que el transportista incurre en demora acarreando la responsabilidad contractual prevista y, si ello es importante en cualquiera de los medios de transporte, en el transporte aéreo adquiere especial relieve dado que la elección del mismo se suele motivar no solo por su seguridad, sino por su rapidez.⁴⁷

Según AGUIAR GONZÁLEZ (2016)⁴⁸, las condiciones de “relevancia jurídica” y de “tratarse de un presupuesto para causa de responsabilidad del porteador”, atribuidas al retraso, dependen del requisito de “importancia considerable”, que finalmente se define por nuestra Jurisprudencia en base a determinadas características y períodos temporales. Explica, además, que otro baremo utilizado para determinar el retraso es el criterio de razonabilidad que sigue la regla objetiva de establecer un período fijo por despegue y aterrizaje al que habría que añadir un porcentaje reducido sobre la duración del vuelo.

A pesar de la inexistencia de un concepto jurídico de retraso, este existe cuando el pasajero llega al punto de destino final acordado en el contrato de transporte con posterioridad al momento convenido.⁴⁹ Corresponde a que tenga una “importancia considerable” y a que el traslado no se haya efectuado acorde con el lapso de tiempo que con normalidad se emplearía para llevarlo a cabo, llevando aparejado la exigencia de responsabilidad al transportador pues nos encontramos ante el incumplimiento contractual que la genera.⁵⁰

3.3. Causas del retraso y los criterios espaciales y temporales

⁴⁶ AGUIAR GONZÁLEZ, E. J. (2016). La responsabilidad del porteador aéreo (Tesis doctoral, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria). Repositorio institucional. <http://hdl.handle.net/10553/22459> (p. 151).

⁴⁷ EL KAOUTIT, T. (2012). La responsabilidad de las compañías aéreas por el incumplimiento de horarios en el contrato de transporte aéreo de pasajeros. Estudio jurídico en el marco de la política de transportes internacionales y de la Unión Europea (Tesis doctoral, Universidad Rey Juan Carlos). Repositorio institucional. <http://hdl.handle.net/10115/11872> (pp. 352-353).

⁴⁸ AGUIAR GONZÁLEZ (2016) op. cit. pp. 154-155.

⁴⁹ EL KAOUTIT (2012) op. cit. p. 354.

⁵⁰ AGUIAR GONZÁLEZ (2016) op. cit. pp. 155-156.

Son múltiples y variadas las causas que pueden originar un retraso, ilustra EL KAOUTIT (2012)⁵¹, tantas que dificultan la posibilidad de su sistematización: de entre ellas - aclara - el control del tráfico aéreo y congestión aeroportuaria, averías o causas técnicas, búsqueda de equipaje o espera de pasajeros, causas meteorológicas, problemas en la administración de los servicios prestados a bordo, razones de seguridad extraordinarias e etc. Algunas de estas causas, según el autor, se pueden imputar directamente al propio transportista, pero, en su mayoría, acaban dependiendo de otros sujetos que participan en el transporte aéreo, de la insuficiente infraestructura aeroportuaria existente, de la mala gestión del control aéreo. Por otro lado, esclarece que algunas otras se refieren a los hechos externos y extraños como son las condiciones meteorológicas. Sin embargo, sí existen igualmente las causas enteras y exclusivamente imputables al transportista, las ocasionadas intencionalmente por razones comerciales o derivadas de su deficiente diligencia y gestión, concluye.

A fin de determinar si se ha producido un retraso, se puede utilizar como referencia temporal tres puntos distintos: si se produce en el inicio del vuelo, durante su realización - supuesto que igualmente se concretiza cuando la aeronave interrumpe su recorrido realizando escalas no pronosticadas - o en la totalidad del mismo.⁵² En cuanto al retraso en la llegada al destino, afirma EL KAOUTIT (2012)⁵³, que incluye tanto los retrasos originados en el momento inicial del vuelo como los producidos durante la ejecución del mismo. En este supuesto, la inobservancia del horario es fácilmente constatable con la información proporcionada sobre la hora de salida indicada en el billete que, sumada a la duración del vuelo, si sobrepasa lo que resultaría de la ejecución apropiada del contrato, podemos afirmar que se produjo el retraso, ilustra el autor. Lo relevante, concluye, por tanto, es concretamente que en el momento de conclusión del viaje, la llegada se produzca con demora.

La jurisprudencia analizada por PAZOS CASTRO (2017)⁵⁴ soluciona la posible contradicción entre los Considerandos 14 y 15 del Reglamento (CE) nº 261/2004 y los, ya mencionados, artículos 5 y 6 del mismo instrumento normativo. Concretamente, analiza el autor que los Considerandos establecen las circunstancias extraordinarias que no se pudieran evitar o prever - tales como la inestabilidad política, condiciones meteorológicas, riesgos para la seguridad, deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo, huelgas que afecten a las operaciones y las decisiones tomadas en la gestión del tráfico aéreo - como supuestos tendientes a limitar o excluir la responsabilidad del transportista. Sin embargo, lo que determina el Tribunal, según nos lo dice el autor, es que dichas circunstancias sólo operan

⁵¹ EL KAOUTIT (2012) op. cit. pp. 357-360.

⁵² AGUIAR GONZÁLEZ (2016) op. cit. p. 156.

⁵³ EL KAOUTIT (2012) op. cit. pp. 261-263.

⁵⁴ PAZOS CASTRO, R. (2017). *El derecho a compensación por retraso en la normativa europea de transporte aéreo de pasajeros* (pp. 20-21). *InDret*, (2),. ISSN 1698-739X. En este sentido, el autor analiza la TJCE, Sentencia de 19 de noviembre de 2009, C-402/07 y C-432/07, Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon y Alana Sturgeon/Condor Flugdienst GmbH; y Stefan Böck, Cornelia Lepuschitz/Air France SA, Rec. p. I-10923, ECLI:EU:C:2009:716.

como causa de exoneración por lo que se refiere a la compensación prevista en el art. 5 y, además, manifiesta que los considerandos que configuran la exposición de motivos de la norma no pueden contradecir sus propias disposiciones, ni mucho menos articular excepciones a la misma. Por lo tanto, contextualiza que el transportista tiene la obligación de abonar la compensación a tanto alzado en estos supuestos.

3.4. Análisis jurisprudenciales de los supuestos de retraso

Una de las cuestiones que ha estudiado LYCZKOWSKA (2012)⁵⁵ y que afirma haber ocupado la jurisprudencia, hace referencia a la posible contradicción entre el Reglamento (CE) nº 261/2004 y el Convenio de Montreal (CM) en el ámbito de la obligación del transportista de prestar asistencia en los supuestos de fuerza mayor. Concretamente, aclara, que el Reglamento no fije un límite económico ni cláusulas de exoneración por concurrencia de fuerza mayor a la obligación de prestar asistencia, mientras el Convenio establece cláusulas de exención y limitación de la responsabilidad del transportista. La posición más expresiva, según la autora, es que no existe cualquier contradicción y, por lo tanto, que la demora en el transporte puede ocasionar dos tipos de daños: por un lado, los que alcanzan las disposiciones reglamentarias que son perjuicios idénticos a todos los pasajeros, cuya reparación se materializa en la asistencia y atención estandarizadas e inmediatas prestadas por el transportista. Por otro lado, y a lo que se refieren las disposiciones convencionales, añade que pueden existir perjuicios individuales, según el motivo del desplazamiento, cuya reparación exigirá apreciar, en el supuesto concreto, el alcance de los daños ocasionados y sólo puede ser, en consecuencia, objeto de una indemnización a posteriori e individualizada.

Igualmente por lo que respecta a la referida distinción entre las categorías de daños acaecidos en los supuestos de retraso, también se desprende, según esclarece PAZOS CASTRO (2017),⁵⁶, al analizar la jurisprudencia en dicha materia, que los artículos 19 y 29 del Convenio de Montreal (CM) deben permanecer limitados a los perjuicios individualizados que pueda sufrir el pasajero y no al daño estándar que cualquier pasajero sufre por el mero retraso. En cambio, el autor manifiesta que el artículo 6 del Reglamento constituye una de las posibles previsiones que no prohíbe el Convenio y que se sitúa en un “momento previo” a los remedios que resultan del mismo. Por lo tanto, concluye que ambas reclamaciones e indemnizaciones son perfectamente compatibles. A este respecto, es posible cuestionar si se debe penalizar de manera tan excesiva al transportista obligándole, con independencia

⁵⁵ LYCZKOWSKA, K. M. (2012). Retrasos y cancelaciones de vuelo: responsabilidad del transportista. *Revista CESCO de Derecho de Consumo*, (2), Recuperado a partir de <https://revista.uclm.es/index.php/cesco/article/view/28>. (pp. 4-5). Estudio de la Sentencia TJUE, Sentencia de 10 de enero de 2006, TJCE 2006/2.

⁵⁶ PAZOS CASTRO (2017) op. cit. pp. 24-27. Análisis de la sentencia TJUE, Sentencia de 19 de noviembre de 2009, Asuntos acumulados C-402/07 y C-432/07, Transporte aéreo – Reglamento (CE) nº 261/2004 – Artículos 2, letra l), 5, 6 y 7 – Conceptos de “retraso” y de “cancelación” de un vuelo – Derecho a compensación en caso de retraso – Concepto de “circunstancias extraordinarias”, ECLI: EU:C:2009:716.

de la causa que motive el retraso y aunque no sea el verdadero responsable o del momento en que se produce - dado que dicha responsabilidad sí resultaría más evidente en los supuestos de interrupción del transporte que en los de retraso en el punto de partida -, a correr con todos los gastos derivados de la atención y asistencia prestadas por el porteador a los pasajeros.⁵⁷

En el ámbito del primer grupo mencionado de daños, declara LYCZKOWSKA (2012)⁵⁸, que la no prestación de la asistencia no tiene repercusión directa, es decir, el pasajero no puede demandar indemnización por no haberla recibido, sino que tiene que probar los daños efectivos que le hayan sido causados por el incidente y por la simultánea falta mencionada, y sin perjuicio de la indemnización inherente al grupo de daños individualizados. No obstante, destaca que la vulneración de esta obligación por parte de la compañía aérea sí constituye una infracción perseguible por los organismos responsables del cumplimiento del Reglamento (CE) nº 261/2004 en cada Estado miembro que, en España corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Cuestión distinta a la anterior y que analiza PAZOS CASTRO (2017)⁵⁹, hace respecto a cuáles son los elementos esenciales que nos permiten apreciar el retraso y a qué marcos temporales se refieren. En este sentido, la jurisprudencia europea más expresiva, según el autor, determina que, aunque, por un lado, el itinerario del vuelo constituye un elemento esencial, el retraso sólo tiene en cuenta la hora de salida, de forma que el vuelo sufre una demora en el ámbito del Reglamento si su hora de salida efectiva no equivale a la hora prevista. Por el contrario, explica, no serán elementos determinantes para determinar el retraso las informaciones que puedan proporcionar las pantallas informativas de los aeropuertos o el personal del transportista aéreo. El vuelo retrasado, realza el autor, tampoco se puede calificar como cancelado por mucho que la demora se prolongue, si su salida se produce de hecho, lo que es distinto de cuando los pasajeros de un vuelo se unen al de otro, cuando será posible identificar la cancelación, aclara finalmente.

Resulta más problemático, según se ilustra por EL KAOUTIT (2012)⁶⁰, por otro lado, el planteamiento de si en los supuestos de retraso se produce un daño moral indemnizable y cómo cuantificarlo, dada la ausencia de criterios objetivos para determinar su importe. A este respecto, indica que se desprende de la postura jurisprudencial que este daño se reconoce, pero resulta dificultosa su cuantificación y, en general, atiende a circunstancias concretas del caso, en función del grado de las molestias y angustias causadas por el retraso. Sin embargo, explica que la misma considera que no puede derivarse de los simples

⁵⁷ EL KAOUTIT (2012) op. cit. pp. 404-405.

⁵⁸ LYCZKOWSKA (2012) op. cit. pp. 4-5.

⁵⁹ PAZOS CASTRO (2017) op. cit. pp. 14-15. Aquí el autor analiza la Sentencia TJUE, Sentencia de 10 de enero de 2006, TJCE 2006/2.

⁶⁰ EL KAOUTIT (2012) op. cit. pp. 371-372. Análisis del autor de la Sentencia STS, 1ª, 31 de mayo de 2000 (RJ 2000/5089).

enojos o enfados, sino cuando se producen impotencia, zozobra, ansiedad o tensión, por la demora importante de un vuelo. Igualmente, señala la postura jurisprudencial de que pueden originarse en los supuestos en que, durante la espera, los viajeros no hayan sido debidamente atendidos o no se les facilite la comunicación con los lugares de destinos para paliar las consecuencias del retraso. Respecto a las cuantías concedidas en este concepto, aclara que dependerá de las circunstancias de cada caso concreto, pero en general oscilan entre los seiscientos y los mil quinientos euros.

Finalmente y por lo que se refiere a los derechos de los consumidores, en su estudio, el autor EL KAOUTIT (2012)⁶¹ también observa que la jurisprudencia ha discutido igualmente si puede el transportista limitar o excluir contractualmente su responsabilidad por retraso mediante la inclusión de cláusulas al respecto en sus Condiciones Generales de la Contratación que le exoneran de la obligación de cumplimiento de los horarios, dada la frecuente inclusión de las mismas en esta modalidad de contratos de adhesión. A estos efectos, clarifica que según su análisis, siguiendo la resolución de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), las cláusulas que contengan dicho contenido y se incluyan en las condiciones generales de la contratación siempre serán, sin lugar a duda, nulas.

4. La cancelación

4.1. La normativa aplicable en los supuestos de cancelación

La responsabilidad del porteador aéreo en casos de cancelación de vuelos, contrariamente a los supuestos de accidentes que conllevan lesiones o muerte o de retrasos, no viene contemplada en ninguno de los Convenios internacionales (ni tampoco - y como se puede obviar - en los reglamentos comunitarios que los transponen). En el ámbito comunitario, las obligaciones derivadas de la cancelación del vuelo se encuentran previstas en el anteriormente mencionado Reglamento (CE) nº 261/2004 mientras, en ámbito nacional, nuestra Ley de Navegación Aérea (LNA) española hace escasas menciones a esta condición de responsabilidad. Por lo tanto, de los tres supuestos de responsabilidad analizados en el presente trabajo, el de la cancelación es el único que no supone la misma dispersión normativa apreciada previamente.

Por lo que respecta a dicho Reglamento, para los supuestos de cancelación se prevén las medidas contenidas en su artículo 5 que determina que “en caso de cancelación de un vuelo: el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá asistencia a los

⁶¹ EL KAOUTIT (2012) op. cit. pp. 374-377. Estudio de las Sentencias SAP Asturias, Sec. 4ª, de 21 de enero de 2002 (AC 2002/4657) y SAP Baleares, Sec. 3ª, de 16 de mayo de 2003 (AC 2003/1573), y de la IATA. (s.f.). Resolución 724, Attachment A, "Notice and conditions of contract".

pasajeros afectados conforme al artículo 8, y” (art. 5.1.a) “el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá asistencia a los pasajeros afectados conforme a la letra a) del apartado 1 y el apartado 2 del artículo 9 así como, en caso de que se les ofrezca un transporte alternativo cuando la salida prevista del nuevo vuelo sea como mínimo al día siguiente de la salida programada del vuelo cancelado, la asistencia especificada en las letras b) y c) del apartado 1 del artículo 9” (art. 5.1.b).

Por su parte, el art. 8, además de las previsiones ya referidas y contenidas en su apartado 1.a, define que el pasajero podrá también elegir entre “la conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables, lo más rápidamente posible, o” (art. 8.1.b) “la conducción hasta el destino final, en condiciones de transporte comparables, en una fecha posterior” (art. 8.1.c). No obstante, sí existen supuestos en que el transportista podrá exonerarse de la obligación de satisfacer la compensación por la cancelación.

Estas circunstancias establece el mismo artículo 5º cuando nos dice que “los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7, a menos que: se les informe de la cancelación al menos con dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista, o” (art. 5.1.c.i), “se les informe de la cancelación con una antelación de entre dos semanas y siete días con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca un transporte alternativo que les permita salir con no más de dos horas de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de cuatro horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista, o” (art. 5.1.c.ii) “se les informe de la cancelación con menos de siete días de antelación con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca tomar otro vuelo que les permita salir con no más de una hora de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de dos horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista” (art. 5.1.c.iii).

La posibilidad de exoneración del transportista también residirá en la prueba de que “la cancelación se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables” (art. 5.3). Asimismo, “la carga de la prueba de haber informado al pasajero de la cancelación del vuelo, así como del momento en que se le ha informado, corresponderá al transportista” (art. 5.4). Y, del mismo modo, “siempre que se informe a los pasajeros de la cancelación, deberá darse una explicación relativa a los posibles transportes alternativos” (art. 5.2).

En lo que hace referencia al derecho a compensación, se regula por el mismo articulado citado en el capítulo anteriormente analizado, como ya se ha observado, basándose en el criterio de distancia que comportaría los vuelos, además de la posibilidad de reducción referida. Por otro lado, el transportista se ve igualmente obligado al anuncio del texto - como ya hemos tenido oportunidad de mencionar - afirmando que “en caso de [...] cancelación [...]

solicite en el mostrador de facturación o en la puerta de embarque el texto en el que figuran sus derechos, especialmente en materia de compensación y asistencia”. Adicionalmente, la previsión normativa de prohibición de la inclusión de cláusulas tendientes a limitar o derogar las obligaciones del porteador, al igual que a los supuestos de retraso, igualmente se aplica para los casos de cancelaciones.

Finalmente, nuestra Ley de Navegación Aérea (LNA) se limita a hacer una mención a las cancelaciones diciendo que “si una vez comenzado el viaje se interrumpiera por cualquiera de las causas señaladas en el párrafo anterior, el transportista viene obligado a efectuar el transporte de viajeros y equipajes por su cuenta, utilizando el medio más rápido posible, hasta dejarlos en su destino, salvo que los pasajeros optasen por el reembolso de la parte proporcional al trayecto no recorrido.” y también que “sufragará el transportista los gastos de manutención y hospedaje” derivados de esta interrupción. (art. 94). Sin perjuicio de que el pasajero pueda renunciar a su derecho de efectuar el viaje solicitando el reembolso (art. 95). De estas dos previsiones se puede desprender que tratan de los supuestos de cancelación dado que, como se verá en adelante, también se configura cuando se produce un aterrizaje forzoso en un aeropuerto distinto del pronosticado inicialmente.

4.2. Nociones introductorias y el concepto de cancelación

El primer concepto a destacar, señalado por GONZÁLEZ FERNÁNDEZ (2015)⁶² de lo que se entiende por cancelación se aprecia en la Propuesta de modificación del Reglamento (CE) nº 261/2004, aprobada en 13 de marzo de 2013, que complementa la definición anteriormente mencionada y presente en éste. Por consiguiente, explica que la misma define por vuelo cancelado cuando la aeronave haya despegado, pero, por cualquier motivo, se haya visto obligada a aterrizar en un aeropuerto distinto del de destino o a regresar al aeropuerto de salida. A estos efectos, la autora ratifica el claro interés del legislador por dejar claro que la reubicación de los pasajeros no evita la consideración de cancelación, ya que el perjuicio sufrido por estos puede ser análogo en todo caso.

MARQUEZ LOBILLO (2013, citado por DEL SAL DOMÍNGUEZ, 2023⁶³), para alcanzar una definición al concepto de cancelación, parte de un paralelismo con el supuesto de denegación de embarque, - el cual no se analizará en el presente trabajo, pero se define escuetamente como la negativa a transportar al pasajero de un vuelo. En este sentido, nos dice que la cancelación de vuelos consiste en la negativa del transportista aéreo a

⁶² GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, M. B. (2015). *Responsabilidad del transportista aéreo por denegación de embarque, cancelación y acomodo en clase distinta de la contratada*. En M. J. Guerrero Lebrón (Ed.), *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros* (p. 205). Marcial Pons. ISBN 978-84-16402-92-2.

⁶³ DEL SAZ DOMÍNGUEZ, L. (2023). *Derechos de los pasajeros aéreos. Diferencias entre vuelos y viajes combinados*. Revista CESCO De Derecho De Consumo, (46), https://doi.org/10.18239/RCDC_2023.46.3328 (p.33).

desarrollar el vuelo contratado, cualquiera fuere su causa, pese a disponer de una reserva confirmada. Y además, según la autora, una reserva no anulada.

Por lo que respecta a la primera definición suscitada, de acuerdo con GONZÁLEZ FERNÁNDEZ (2015)⁶⁴ se puede discutir si parece acertado obviar el supuesto de aterrizaje obligado o forzoso en aeropuerto distinto dado que, de no acogerse expresamente, esta eventualidad podría generar controversia en cuanto a su consideración como cancelación y, principalmente cuando el aeropuerto en que se aterriza no esté muy alejado del aeropuerto de destino inicialmente previsto. Sin embargo, defiende que, aunque la casuística en torno al lugar de aterrizaje se entenderá al modular la responsabilidad del transportista, en ningún caso debe entenderse no cancelado un vuelo que no llega a su destino.

Igualmente, según la autora en GONZÁLEZ FERNÁNDEZ (2015)⁶⁵, que un vuelo no se realice no se reduce al supuesto de que el avión en cuestión no llegue a despegar. Aclara, enseguida, que se trata, sino, de que la operación de transporte programada entre dos aeropuertos, con un determinado itinerario y un determinado espacio temporal no se realice. Por tanto, concluye que los supuestos de cancelación deben incluir los casos en que el avión regresa al aeropuerto de salida, antes de finalizar el vuelo, por la circunstancia que sea, o aquellos otros en los que aterriza en un aeropuerto distinto del que tenía programado, también por cualquier razón.

Finalmente, clarifica DE SAL DOMÍNGUEZ (2023)⁶⁶, que la cancelación admite, por un lado, el desistimiento, es decir, cancelación unilateral por parte del pasajero y, por el otro lado, por parte de la compañía aérea. Sin embargo, afirman los autores que nuestro Derecho interno no cuenta con una norma que permita al pasajero usuario desistir del contrato de pasaje aéreo sin acreditar una causa justificada. En cambio, contraponen que, en los supuestos de cancelación por parte del transportista (o de que se haya producido el reconocimiento de ese derecho a favor del consumidor pasajero en el propio contrato de pasaje), no podrá suprimir la opción de reembolso o transporte alternativo, ofreciendo un “bono canjeable” o “vale” en su lugar, ya que en este caso la oferta no puede afectar al derecho del pasajero de optar por el reembolso.

4.3. Análisis jurisprudenciales de los supuestos de cancelación

En el ámbito de los supuestos que dan lugar a la exoneración del transportista y a partir del estudio jurisprudencial conducido por LYCZKOWSKA (2010)⁶⁷, señala la autora que los

⁶⁴ GONZÁLEZ FERNÁNDEZ (2015) op. cit. pp. 205-206.

⁶⁵ GONZÁLEZ FERNÁNDEZ (2015) op. cit. p. 205.

⁶⁶ DEL SAZ DOMÍNGUEZ, L. (2023) op. cit. p. 24.

⁶⁷ LYCZKOWSKA, K. M. (2010). *La nube de ceniza volcánica o la responsabilidad del transportista por retraso y cancelación de vuelo*. Revista jurídica de Castilla-La Mancha, 49, 69-96. ISSN 0213-9995. De tal manera,

problemas técnicos detectados en la aeronave no constituyen una circunstancia extraordinaria y esta decisión se explica por la *ratio legis* del instrumento normativo de garantizar un nivel elevado de protección a los pasajeros, de manera que las causas de exoneración se deben interpretar restrictivamente. Por lo tanto, añade, no basta con la sola existencia de una circunstancia fuera de lo ordinario, sino también se precisa la imposibilidad de evitar la cancelación del vuelo. Además, ratifica que el grado de desarrollo tecnológico de las aeronaves convierte en ordinarios los problemas técnicos a los que se enfrenten a diario los transportistas, así que su resolución se entiende parte del ejercicio normal de la actividad del porteador.

En base a otras posturas observadas por LYCZKOWSKA (2010)⁶⁸, la autora explica que éstas hacen eco de la referida posición señalando que el hecho de que un transportista aéreo haya respetado las normas mínimas de mantenimiento de una aeronave no es suficiente para acreditar que haya adoptado todas las medidas razonables para exonerarse de responsabilidad por la cancelación del vuelo, lo que también se aplica al supuesto de cualquier avería técnica apreciada tras el despegue que hace con que el avión necesite volver al aeropuerto de salida. La exoneración, en cambio, aclara la autora, sí se observa en los casos de grave perturbación del funcionamiento del aeropuerto ocasionada por huelgas no convocadas. La autora destaca la conclusión jurisprudencial de que éstas se consideran un suceso extraordinario que impide al transportista tomar las medidas de diligencia razonable a la aerolínea, a efectos de prevenir el deficiente funcionamiento de sus servicios.

Una de las cuestiones que ha ocupado nuestra jurisprudencia y se observa en los análisis conducidos por FERNÁNDEZ BENAVIDES (2012)⁶⁹, hace referencia a si el pasajero puede ejercitar las acciones de responsabilidad contractual o extracontractual por los eventuales perjuicios sufridos por la cancelación. A estos efectos, nos dice que los tribunales admiten, por una parte, que, junto con el régimen previsto en el Reglamento en el que se establecen una serie de indemnizaciones con carácter mínimo y complementario, el pasajero tiene derecho a ejercitar dichas acciones y, en efecto, lo permite su propio art. 12.

examina la Sentencia Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas (TJCE), C-549/07, de 22 de diciembre de 2008, *Mücková* (pp. 82-83).

⁶⁸ LYCZKOWSKA (2010) op. cit. pp. 83-86. Sentencias del Juzgado de lo Mercantil de Málaga, Sentencia de 19 de marzo de 2009, AC 2009/521 y la Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, SAP de 14 de mayo de 2009, JUR 2009/409930 analizan hacen eco de la primera posición mencionada. Sentencias Audiencia Provincial de Barcelona, Sentencia de 8 de septiembre de 2009, JUR 2009/462901 y Juzgado de lo Mercantil de Palma de Mallorca, Sentencia de 20 de diciembre de 2007, JUR 2008/55342 sobre las huelgas no convocadas.

⁶⁹ FERNÁNDEZ BENAVIDES, M. (2012). *No cabe denegar la indemnización por "reprogramación" de vuelos*. Revista CESCO De Derecho De Consumo, (2). Recuperado a partir de <https://revista.uclm.es/index.php/cesco/article/view/34>. (p. 19). Estudio de las Sentencias del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas (TJCE), Sentencia de 10 de enero de 2006, asunto C-344/04, Sentencia de la Audiencia Provincial de Alicante, SAP núm. 508/2010, de 18 de noviembre de 2010, Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, SAP núm. 293/2009, de 8 de septiembre de 2009, JUR 2009/462901 y Sentencia de la Audiencia Provincial de Málaga, SAP núm. 506/2009, de 14 de septiembre de 2009, JUR 2011/210929.

Por otra parte, precisa el autor FERNÁNDEZ BENAVIDES (2012)⁷⁰ dado que el propio instrumento califica como mínimos los derechos en él recogidos, parece que la interpretación más ajustada del término se refiere a que su existencia no excluye los demás derechos reconocidos por los convenios internacionales que regulan el transporte aéreo o por las leyes internas de cada Estado Miembro. Por lo tanto, concluye, más allá del régimen reglamentario, el pasajero podrá ejercitar una acción acreditando el padecimiento de perjuicios derivados de la contratación de su vuelo que deberán resarcirse por la vía del incumplimiento contractual que se aprecia en la Ley de Navegación Aérea (LNA) nacional.

La compensación prevista en el art. 7, según el análisis jurisprudencial propuesto en LYCZKOWSKA (2010)⁷¹, no agota los derechos de indemnización de otros daños, si se prueba su efectiva concurrencia en cantidad que exceda del importe previsto en la normativa. En este sentido, la autora esclarece que se admite, además de la indemnización de los daños materiales en el caso de una cancelación de vuelo con ofrecimiento de transporte alternativo por parte del transportista, también de los daños morales derivados del incumplimiento. No obstante, afirma que esta es una cuestión que ha levantado ciertas dudas y hasta ha conllevado el planteamiento de una cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas (TJCE).

En este contexto, conforme nos dice LYCZKOWSKA (2010)⁷², se observa la postura por parte de nuestros tribunales nacionales de acoger la pretensión de indemnización de daño moral por cancelación del vuelo asociada a la llegada en el lugar de destino con un día de retraso. Igualmente, indica que se ha apreciado la indemnización de los daños morales derivada de la cancelación del vuelo y ofrecimiento de otro al día siguiente, lo que ha conllevado la pérdida de un día de vacaciones y del pago de las facturas referentes al alojamiento de las que ha tenido que encargarse el pasajero (cálculo que ha resultado de una fórmula aplicada por el juez partiendo del valor del billete de avión dividido entre los días de estancia e incrementado en un cien por cien debido al cumplimiento defectuoso del contrato).

Por lo que se refiere a la “reprogramación” o “cambio de horario” del vuelo, según FERNÁNDEZ BENAVIDES (2012)⁷³, esto no puede significar que nos encontremos ante un supuesto diverso a la cancelación y en qué queda excluida la aplicación del régimen reglamentario previsto. Del examen presente en su obra, se desprende que, al igual que no es admisible hacer pasar por un retraso lo que en realidad es una cancelación, no lo es tampoco eludir la aplicación del régimen protector de los pasajeros previsto en el Reglamento, por mucho que se diga que un vuelo se reprograma y no se cancela.

⁷⁰ FERNÁNDEZ BENAVIDES (2012) op. cit. pp. 18-19.

⁷¹ LYCZKOWSKA (2010) op. cit. p. 78. Aquí la autora analiza la ya referida Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, Sentencia de 7 de julio de 2009.

⁷² LYCZKOWSKA (2010) op. cit. p. 91.

⁷³ FERNÁNDEZ BENAVIDES (2012) op. cit. p. 22.

Concluye FERNÁNDEZ BENAVIDES (2012)⁷⁴ que esto supondría, por lo tanto, calificar una conducta de forma distinta a la prevista expresamente por la norma, con el fin de evitar la consecuencia jurídica impuesta por aquella. Esto está presente, ejemplifica el autor, en los supuestos en que se informa a los pasajeros acerca de la cancelación de su vuelo de manera electrónica defectuosa por cuanto se intenta crear la apariencia del ejercicio de la facultad contractual de modificación de los horarios, cuando en realidad se trata de una verdadera cancelación. Cuestión distinta, contrapone, es que el transportista avise con la suficiente antelación a los clientes acerca de la cancelación y conforme a los requisitos previstos en el articulado, lo que puede dar lugar a la exención de la obligación de indemnizar (al margen de las posibles responsabilidades que pudieran existir más allá de la aplicación del Reglamento).

Finalmente, cabe destacar, conforme analiza LYCZKOWSKA (2010)⁷⁵ que contemplamos posiciones jurisprudenciales contrapuestas por lo que se refiere a dentro de qué período de tiempo en que se le atribuye al pasajero un vuelo distinto, se aprecia la cancelación del vuelo. Aunque, como ya vimos anteriormente y aclara la autora, en los supuestos de pérdida de un día de vacaciones algunos tribunales consideraron que nos encontramos ante un supuesto de retraso, sí existieron resoluciones judiciales discrepantes. La autora analiza sentencias en que, por un lado se ha resaltado que el vuelo que debería haberse realizado a las 12:30 de la mañana y se acaba realizando en la madrugada del día siguiente no se puede tratar como un supuesto de cancelación y, por lo tanto, no procede la indemnización prevista por el Reglamento. Esta opinión, explica, encuentra divergencia en otras posiciones jurisprudenciales que afirman que la demora indefinida por la cuál no se fija una hora aproximada de salida se debe entender, en realidad, una cancelación.

4.4. Prácticas abusivas en el ámbito de la cancelación

Conforme exponen GILI SALDAÑA & GÓMEZ POMAR (2005)⁷⁶, nuestro Reglamento (CE) nº 261/2004, en su art. 7, prevé que la compensación económica se sufragará en base a las reglas de lejanía del destino del pasaje aéreo y, aunque la distancia sea un factor observable y objetivo a efectos de determinar la compensación, el precio resulta en términos económicos un elemento aún más adecuado. Enseguida añaden que la varianza de precio que se paga por distintos pasajeros por un asiento similar, sino idéntico, es comúnmente extraordinaria y esta práctica consiste en una estrategia económica denominada discriminación de precios, en que existe una diferenciación de los términos del contrato para ajustar el precio a la verdadera disposición a pagar según cual sea el

⁷⁴ FERNÁNDEZ BENAVIDES (2012) op. cit. 22.

⁷⁵ LYCZKOWSKA (2010) op. cit. pp. 78-81. En este sentido, la Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, Sentencia de 7 de julio de 2009 y resalta la primera posición mientras la Sentencia del Juzgado de lo Mercantil de Málaga, Sentencia de 19 de marzo de 2009, AC 2009/521 resalta la segunda.

⁷⁶ GILI SALDAÑA, M. y GÓMEZ POMAR, F., 2005. *El coste de volar*. (p. 20) *InDret*, no. 3, ISSN 1698-739X.

adquirente. Esta discriminación, concluyen, permitiría al transportista obtener través del precio todo el excedente del contrato de cada adquirente (discriminación de primer grado).

La realidad de las tarifas aéreas, según los autores GILI SALDAÑA & GÓMEZ POMAR (2005)⁷⁷, traduce el hecho de que las personas que más valoren el pasaje y más están dispuestos a abonar por él, pagan más por el billete que los viajeros que lo valoran menos. El modo de introducir esta diferenciación de precios, aclaran ellos, suele ser la introducción de restricciones en la flexibilidad temporal asociada al pasaje para las tarifas más económicas. Así, pues, concluyen que parece que el precio está correlacionado con la valoración del pasaje y el coste de oportunidad de tiempo para el viajero, dos factores que deberían tener un reflejo en las compensaciones económicas predeterminados en casos de eventos como la cancelación.

Igualmente es relevante la cuestión examinada por LYCZKOWSKA (2010)⁷⁸ consistente en la práctica de anulación unilateral del billete de vuelta, al pasajero que no haya utilizado el trayecto de ida al comprar un billete de ida y vuelta. La autora ilustra que las compañías aéreas defienden que dicha actuación protege sus intereses, puesto que los billetes de ida y vuelta conllevan importantes descuentos y, por consiguiente, el pasajero que adquiere un billete de ida y vuelta debe realizar ambos trayectos para beneficiarse de éstos. Esta praxis comercial, según nos explica, frecuentemente está basada en una condición general adherida al contrato de transporte.

A estos efectos, conforme afirma LYCZKOWSKA (2010)⁷⁹ la jurisprudencia es unánime en considerar este comportamiento como fraudulento y tachar la condición general de abusiva. Tal posición nos indica afirmar los tribunales al señalar que las obligaciones del pasajero se limitan a pagar el precio y presentarse en la facturación con la antelación mínima requerida y que el pasajero es libre para adquirir los billetes que tenga por convenientes, haciendo uso de los mismos o no, puesto que una vez pagado el precio, no irroga ningún perjuicio al transportista que no se presente al embarque. Cómo analiza acertadamente la autora, la cláusula convierte el derecho a viajar en una obligación de viajar, para legitimar la resolución del contrato cuando el consumidor desista del primer viaje, aunque haya abonado todo el precio estipulado, de manera que se está produciendo un desequilibrio grave entre derechos y obligaciones de las partes, en su perjuicio y por lo tanto, la cláusula es abusiva.

4.5. Las diferencias fundamentales entre el retraso y la cancelación

⁷⁷ GILI SALDAÑA & GÓMEZ POMAR (2005) op. cit. pp. 20-21.

⁷⁸ LYCZKOWSKA (2010) op. cit. p. 92.

⁷⁹ LYCZKOWSKA (2010) op. cit. pp. 92-94. Aquí la autora analiza la Sentencia del Juzgado de lo Mercantil de Bilbao de 3 de julio de 2009 (AC 2009/1802), la Sentencia del Juzgado de lo Mercantil nº 2 de Palma de Mallorca de 22 de marzo de 2010 (00071/2010) y la Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid de 27 de noviembre de 2009 (JUR 2010/70248).

En base al análisis jurisprudencial en FERNÁNDEZ BENAVIDES (2012)⁸⁰, a la hora de determinar si en un caso concreto nos encontramos ante un supuesto de retraso o cancelación, son numerosas las dudas surgidas y significativas respecto las implicaciones jurídico-privadas derivadas de dicha distinción. Por ello, clarifica el autor que nuestra jurisprudencia ha llegado a la conclusión de que, en primer lugar, la diferencia entre ambas figuras, mientras que el retraso consistiría en efectuar el vuelo conforme la programación inicialmente prevista, viéndose diferida su hora de salida efectiva respecto a la hora prevista, la cancelación implicaría que nunca se ha efectuado el vuelo inicialmente previsto.

El estudio de las sentencias del TJUE promovido en LYCZKOWSKA (2012)⁸¹ en el ámbito de la diferenciación entre los supuestos de retraso y cancelación ha permitido concluir que el perjuicio que sufren los pasajeros de los vuelos cancelados y el daño padecido por los participantes de un vuelo con gran retraso son muy similares. Por lo tanto, señala la autora que carece de justificación la diferenciación en cuanto a las consecuencias económicas reglamentarias. Sin embargo, añade que los pasajeros que sufran en sus vuelos un retraso de tres o más horas después de la hora de llegada programada podrán invocar el derecho a compensación del art. 7 del Reglamento (CE) nº 261/2004.

No obstante, la principal diferencia existente entre el retraso y la cancelación, según examina EL KAOUTIT (2012)⁸², reside en que, por lo que respecta al régimen de protección a los pasajeros afectados por el retraso no se les reconoce el derecho automático y sin necesidad de acreditar el perjuicio, a la compensación. Por otro lado, ratifica el autor, en los supuestos de cancelación este derecho sí que se presume. Esta distinción se puede desprender, señala, del Considerando 17 del Reglamento.

5. Conclusiones

En base al análisis detallado de la regulación normativa en el marco de la responsabilidad del porteador aéreo en los supuestos de accidentes, retrasos o cancelaciones, es posible destacar que, la importancia del Convenio de Montreal (CM) reside en su aplicación predominante con relación a los demás instrumentos legales estudiados. Además, adquieren especial aplicabilidad los reglamentos europeos, concretamente el Reglamento (CE) nº 889/2002 y el Reglamento (CE) nº 261/2004, dado que prevén compensaciones económicas por los daños acaecidos, dentro de estos tres supuestos, aún más favorables a los

⁸⁰ FERNÁNDEZ BENAVIDES (2012) op. cit. p. 21. Examen de la Sentencia Sentencias TJUE, Sentencia de 19 de noviembre de 2009, C-402/07 y C-432/07, *Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon y Alana Sturgeon/Condor Flugdienst GmbH*; y *Stefan Böck, Cornelia Lepuschitz/Air France SA*, ECLI: EU:C:2009:716.

⁸¹ LYCZKOWSKA (2012) op. cit. pp. 8-9. Análisis de las Sentencias TJUE, Sentencia de 19 de noviembre de 2009, C-402/07 y C-432/07, *Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon y Alana Sturgeon/Condor Flugdienst GmbH*; y *Stefan Böck, Cornelia Lepuschitz/Air France SA*, ECLI: EU:C:2009:716 y la posterior SAP Madrid, de 17 de junio de 2011 (AC 2011/1475).

⁸² EL KAOUTIT (2012) op. cit. p. 397.

pasajeros. También acaban siendo destacables, según analizado por la doctrina en dicha materia, el tratamiento ofrecido a determinados eventos, que igualmente se pueden apreciar ampliamente en el día a día de los viajeros.

Por lo que respecta a los daños causados por el accidente aéreo, aunque afortunadamente no sean comunes los accidentes que producen la muerte de los pasajeros, otras clases más sencillas de accidentes como son los altercados entre pasajeros, los daños físicos, las enfermedades causadas o las agravadas en el transporte (derivadas de sus condiciones) y hasta las turbulencias severas sí suelen producirse. En este sentido, es importante recordar que el accidente se entiende por cualquier evento incierto e inesperado que produce daños al pasajero y que ocurre a bordo de la aeronave o en el curso de las operaciones de embarque o desembarque. Por lo tanto, tiene el pasajero derecho a exigir, en las ocasiones citadas, la responsabilidad de las compañías aéreas y de sus agentes, bien como solicitar la compensación por los perjuicios ocasionados.

En lo que se refiere a los retrasos aéreos, es importante señalar que, en la mayoría de los casos, tendrán los pasajeros derecho a solicitar de la compañía la asistencia que les corresponden como es la alimentación, la comunicación y, en su caso, el alojamiento y desplazamiento hasta este último, sin perjuicio de la posibilidad de reclamar la compensación por los daños morales en consecuencia de la impotencia, ansiedad o zozobra derivada del retraso o de la falta de la asistencia mencionada. Adicionalmente y tal cómo se observa mucho en la práctica, no podrá el transportista eximirse de la obligación de cumplir los horarios preestablecidos para el transporte aéreo, incluyendo en sus condiciones generales de la contratación una cláusula que le exonere de la obligación de garantizar los horarios. El itinerario constituye un elemento esencial en el contrato y asiste al viajero para demandar su cumplimiento.

Finalmente, en el ámbito de las cancelaciones, conviene enfatizar que solamente se debe producir en última *ratio* y que no puede el porteador invocarla por simples razones operacionales o técnicas, sino que está obligado al transporte en estos casos y, ante su incumplimiento, a indemnizar a los pasajeros por los daños sufridos. Tampoco podrá - como se suele apreciar ampliamente y dado que la contratación en mayor escala se hace de manera virtual - disimular la verdadera cancelación del vuelo, con la posibilidad de reprogramación del vuelo, evitando las consecuencias de la primera. Igualmente resultará nula toda cancelación discrecional por parte del transportista de uno de los tramos contratados por el pasajero por la sola razón de que este no haya querido utilizar el servicio contratado. En estos últimos supuestos, podrán los viajeros reclamar las respectivas compensaciones por el incumplimiento del contrato por parte de las compañías aéreas.

Bibliografía:

AGUIAR GONZÁLEZ, E. J. (2016). La responsabilidad del porteador aéreo (Tesis doctoral, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria). Repositorio institucional. <http://hdl.handle.net/10553/22459>.

BARAŃSKA, A. (2021). Different concepts of “accident” in the meaning of the Montreal Convention and air carrier liability in EU law. *Studenckie Prace Prawnicze, Administratywistyczne i Ekonomiczne*, 34. <https://doi.org/10.19195/1733-5779.34.6>.

DEL SAZ DOMÍNGUEZ, L. (2023). Derechos de los pasajeros aéreos. Diferencias entre vuelos y viajes combinados. *Revista CESCO De Derecho De Consumo*, (46). https://doi.org/10.18239/RCDC_2023.46.3328.

EL KAOUTIT, T. (2012). La responsabilidad de las compañías aéreas por el incumplimiento de horarios en el contrato de transporte aéreo de pasajeros. Estudio jurídico en el marco de la política de transportes internacionales y de la Unión Europea (Tesis doctoral, Universidad Rey Juan Carlos). Repositorio institucional. <http://hdl.handle.net/10115/11872>.

FERNÁNDEZ BENAVIDES, M. (2012). No cabe denegar la indemnización por “reprogramación” de vuelos. *Revista CESCO De Derecho De Consumo*, (2). Recuperado a partir de <https://revista.uclm.es/index.php/cesco/article/view/34>.

FERRER TAPIA, B. (2013). El contrato de transporte aéreo de pasajeros: Sujetos, estatutos y responsabilidad. Dykinson. ISBN 84-9031-575-2.

GILI SALDAÑA, M. y GÓMEZ POMAR, F. (2005). El coste de volar. *InDret*, no. 3, ISSN 1698-739X.

GONZÁLEZ FERNANDEZ, M. B. (2015). Responsabilidad del transportista aéreo por denegación de embarque, cancelación y acomodo en clase distinta de la contratada. En M. J. Guerrero Lebrón (Ed.), *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros*. Marcial Pons. ISBN 978-84-16402-92-2.

GUERRERO LEBRÓN, M. J. (2005). La responsabilidad contractual del porteador aéreo en el transporte de pasajeros. Tirant lo Blanch. ISBN 84-8456-226-3.

LARSEN, P. B., GILLICK, J. E., & SWEENEY, J. C. (2012). *Aviation law cases, laws and related sources* (2.^a ed.). Leiden: Martinus Nijhoff Publishers.

LYCZKOWSKA, K. M. (2010). La nube de ceniza volcánica o la responsabilidad del transportista por retraso y cancelación de vuelo. *Revista jurídica de Castilla-La Mancha*, 49, 69-96. ISSN 0213-9995.

LYCZKOWSKA, K. M. (2012). Retrasos y cancelaciones de vuelo: responsabilidad del transportista. *Revista CESCO de Derecho de Consumo*, (2). Recuperado a partir de <https://revista.uclm.es/index.php/cesco/article/view/28>.

PAZOS CASTRO, R. (2017). El derecho a compensación por retraso en la normativa europea de transporte aéreo de pasajeros. *InDret*, (2). ISSN 1698-739X.

ROJO ÁLVAREZ-MANZANEDA, R. (2017). La noción de accidente en la determinación de la responsabilidad del transportista en el contrato de pasaje aéreo por daños personales. En M. J. Guerrero Lebrón (Dir.), J. I. Peinado Gracia (Dir.), & I. Contreras de la Rosa (Coord.), *El derecho aéreo entre lo público y lo privado: Aeropuertos, acceso al mercado, drones y responsabilidad*. Universidad Internacional de Andalucía. <https://doi.org/10.53457/10334/3824>.

SIERRA NOGUERO, E. (2020). *Manual de derecho aeronáutico*. s.n. ISBN 978-84-1336-958-7.

Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). (1944). *Convenio sobre la aviación civil internacional*, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944. Recuperado de <https://www.icao.int>.

Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929. Recuperado de <https://www.icao.int>.

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. Recuperado de <https://www.icao.int>.

Acuerdo de Montreal relativo a la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, firmado en Montreal el 28 de mayo de 1966. Recuperado de <https://www.icao.int>.

Convenio de Guadalajara sobre la aviación civil internacional, firmada en Guadalajara el 18 de septiembre de 1961. Recuperado de <https://www.icao.int>.

Protocolo de Guatemala relativo a la modificación del Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, hecho en Guatemala el 8 de marzo de 1971. Recuperado de <https://www.icao.int>.

Protocolo nº 1 de Montreal relativo a la modificación del Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, hecho en Montreal el 25 de septiembre de 1975. Recuperado de <https://www.icao.int>.

Protocolo nº 2 de Montreal relativo a la modificación del Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, hecho en Montreal el 25 de septiembre de 1975. Recuperado de <https://www.icao.int>.

Protocolo nº 3 de Montreal relativo a la modificación del Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, hecho en Montreal el 25 de septiembre de 1975. Recuperado de <https://www.icao.int>.

Convenio de Montreal para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999. Recuperado de <https://www.icao.int>.

Protocolo nº 4 de Montreal relativo a la modificación del Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, hecho en Montreal el 25 de septiembre de 1975. Recuperado de <https://www.icao.int>.

Reglamento (CE) nº 2027/1997 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 1997, relativo a la responsabilidad del transportista aéreo en caso de accidente. (1997). *Diario Oficial de la Unión Europea*, L 285, 17 de octubre de 1997, pp. 1-3.

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 2027/1997 relativo a la responsabilidad del transportista aéreo en caso de accidente y por el que se amplía la aplicación del Convenio de Montreal. (2002). *Diario Oficial de la Unión Europea*, L 140, 30 de mayo de 2002, pp. 2-5.

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 la compensación y asistencia a

los pasajeros en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de vuelos. (2004). *Diario Oficial de la Unión Europea*, L 46, 17 de febrero de 2004, pp. 1-7.

Ley de Navegación Aérea, de 29 de diciembre de 1960, España. (BOE nº 318, de 31 de diciembre de 1960). Recuperado de <https://www.boe.es>.

Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil, España. (BOE nº 7, de 8 de enero de 2000). Recuperado de <https://www.boe.es>.

Ley 3/2007, de 22 de marzo, de Defensa de los Consumidores y Usuarios. (2007). *Boletín Oficial del Estado* (BOE) n.º 71, de 23 de marzo de 2007.

Ley 7/1998, de 13 de abril, sobre condiciones generales de la contratación. (1998). *Boletín Oficial del Estado* (BOE) n.º 89, de 14 de abril de 1998.