

Contrato de transporte aéreo y denegación de embarque en avión

José Ignacio Esquivias Jaramillo

Fiscal. Fiscalía Provincial de Madrid

Extracto

En el mundo jurídico es necesario saber, con arreglo a nuestras normas de conflicto, cuál es el derecho aplicable. Un posible recurso puede fundarse en la inaplicación del derecho extranjero, admitiéndose la prueba del mismo en segunda instancia, pues tal es el sentido del artículo 282.2 de la LEC, pero sin alterar el objeto del debate concretado en la demanda y en la contestación.

La libertad de tarificación, la mayor responsabilidad que implica la facturación del equipaje y la falta de previsión expresa de la facultad del viajero de transportar cuanto quiera son los datos que nos permiten concluir en la validez de las cláusulas que contemplan restricciones a la facturación de objetos de valor por parte de la compañía aérea.

Palabras clave: contrato de transporte; condiciones generales de la contratación; denegación de embarque; derecho extranjero.

Fecha de entrada: 07-09-2021 / Fecha de aceptación: 24-09-2021

Enunciado

Un consumidor, tras habersele denegado el embarque en un avión, contacta con la asociación Aphis, que defiende sus intereses, para denunciar el contrato de transporte suscrito, protestando, no solo por la pérdida del viaje, sino por el contenido de algunas de las condiciones generales de la contratación, insertas en la página web de la compañía aérea; condiciones por las que se rige la relación contractual, consideras por el consumidor impuestas unilateralmente. A través de la asociación interpone demanda de juicio verbal ante los juzgados de lo mercantil, solicitando indemnizaciones por la abusividad de varias de las cláusulas. Como oposición principal, la compañía extranjera alega que el derecho aplicable debería ser el suyo, el irlandés, no el español, y que, por tanto, la ley vigente en su país delimita el contenido a para la resolución del conflicto; proponiendo, a tal efecto, pruebas periciales y documentales, aportando otros documentos. El actor-consumidor por su parte alega lo contrario, al tiempo que se opone a la prueba del derecho extranjero; además considera nulas las siguientes cláusulas: a) las que imponen restricciones al contenido del equipaje, porque la exoneración de responsabilidad por objetos de valor supone una limitación injustificada de los derechos del consumidor y usuario; b) las que restringen el contenido del equipaje en función del valor de los objetos transportados; c) las que posibilitan que el equipaje facturado se transporte en el mismo vuelo y avión que el suyo, salvo que, por motivos de seguridad u operatividad, puede ser conveniente hacerlo en otro vuelo, por su falta de concreción de los diferentes supuestos, dejando al arbitrio de la compañía la decisión; d) por la obligación de pagar con tarjeta de crédito y no en efectivo, por los altos costes administrativos o de seguridad; e) la compañía aérea se reserva el derecho a denegar el embarque al pasajero que hubiere observado mala conducta en un vuelo anterior, siempre que, por razones de seguridad o de conflicto, a juicio de la compañía hubiere motivos para considerar que se pudiera volver a repetir.

Cuestiones planteadas:

1. Dada la solicitud de la compañía aérea extranjera, ¿es factible la prueba documental y pericial que se pide del derecho extranjero y, por consiguiente, la petición expresa de prueba del derecho extranjero en un recurso? Una vez respondida esta pregunta, ¿cuál es el derecho que se aplica al supuesto?
2. ¿Son válidas las restricciones contractuales al contenido del equipaje, relativas a los objetos de valor?

3. ¿Es válido que el contrato establezca la posibilidad de que el equipaje facturado se transporte, por motivos de seguridad u operatividad, en otro vuelo?
4. ¿Se puede obligar al viajero a pagar con tarjeta de crédito, impidiéndole hacerlo en efectivo, alegándose los altos costes administrativos o de seguridad?
5. ¿La cláusula de denegación del embarque por los motivos aludidos, tal y como se redacta por la compañía aérea, es válida?

Solución

1. Dada la solicitud de la compañía aérea extranjera, ¿es factible la prueba documental y pericial que se pide del derecho extranjero y, por consiguiente, la petición expresa de prueba del derecho extranjero en un recurso? Una vez respondida esta pregunta, ¿cuál es el derecho que se aplica al supuesto?

La primera cuestión se ramifica en dos: una viene referida a la posibilidad de practicar prueba y la otra en sentido estricto al derecho aplicable en este asunto: el nacional o el extranjero.

Para resolver la cuestión, hemos de invocar el artículo 281.2 de la LEC, según el cual

también serán objeto de prueba la costumbre y el derecho extranjero. La prueba de la costumbre no será necesaria si las partes estuviesen conformes en su existencia y contenido y sus normas no afectasen al orden público. El derecho extranjero deberá ser probado en lo que respecta a su contenido y vigencia, pudiendo valerse el tribunal de cuantos medios de averiguación estime necesarios para su aplicación.

Por consiguiente, parece lógico entender que la compañía aérea quiera la prueba de su derecho e intente valerse de los medios de prueba necesarios, a falta de conformidad entre las partes. Cuestión diferente sería que ya se hubiesen aportado en una instancia inferior y que, por ejemplo en casación, la compañía aérea buscara, con la nueva aportación, otra valoración; pues es sabido que no cabe volver a valorar la prueba sino solo en los casos de incongruencia o de un ilógico razonamiento con una improcedente decisión.

Importa asimismo resaltar que los tribunales españoles no tienen la obligación de conocer el derecho extranjero, pero en la medida en que se aplicable al caso, debe probarse; por ello, el apartado 2.º del artículo nos lo indica, como hemos visto antes. Y por ello hemos de saber, con arreglo a nuestras normas de conflicto, cuál es el derecho aplicable, pues el asunto se centra en la discusión sobre la nulidad de determinadas cláusulas contractuales insertas en las condiciones generales de la contratación. Según refiere la Sentencia 198/2015, de 20 de mayo:

i) El tribunal español debe aplicar de oficio las normas de conflicto del Derecho español (art. 12.6 del Código Civil), que pueden ser de origen interno, comunitario o convencional internacional. La calificación para determinar la norma de conflicto aplicable se hará siempre con arreglo a la ley española (art. 12.1 del Código Civil). Para que se aplicable el derecho irlandés no debe estar en contra de nuestro orden público interno (art. 12.3); tampoco cabe utilizar una norma de conflicto cuando se produce fraude de ley (art. 12.4). Bien, se infiere que la norma que rige este asunto se determina por las de conflicto y, por consiguiente, estas nos van a llevar o no al derecho extranjero; un derecho que ha de ser probado en cuanto a su contenido y vigencia. De aplicarse tras probarse, evidentemente no cambiarán los hechos, pues estos, que son objeto de debate, son los mismos, lo sean con el derecho español o el extranjero. De ahí que se puede fundar el recursos en la inaplicación del derecho extranjero, admitiéndose la prueba del mismo en segunda instancia, pues tal es el sentido del artículo 282.2 de la LEC (Sentencia núm. 528/2014, de 14 de octubre [NCJ059249]).

Pero con un condicionante esencial: que se haya alegado en el momento procesal oportuno, en la demanda o en la contestación a la misma y sirva para fundar las consecuencias jurídicas unidas a los hechos y pretensiones de las partes; porque, como dice la jurisprudencia de las sentencia que seguimos:

No es admisible que mediante la aportación de prueba sobre el Derecho extranjero en los recursos, se alteren los términos en que el debate ha sido fijado en la demanda, contestación y audiencia previa. De otro lado, cuando no se prueba la existencia del derecho extranjero, la consecuencia es la aplicación del español, sin que se pueda alegar como infringido el artículo 281.2 cuando no se ha solicitado por la parte al prueba y el tribunal no ha temido a bien acudir a él. Pues una cosa es la facultad del pedir la prueba en el recurso conforme hemos dicho y otra, a falta de petición de parte, que el tribunal esté obligado a ello. No es una obligación, sino una facultad del tribunal.

Pero como la cuestión principal de cuál es el derecho en concreto aplicable a este caso no ha sido aún resuelta, procede avanzar más e ilustrar sobre lo siguiente: ¿será el español? ¿Será el de la Unión Europea? ¿Será el derecho irlandés? Ahora ya sí entramos en la solución de la subpregunta. Ilustrados sobre las normas de conflicto, sobre la alegación de la prueba del derecho extranjero para acreditar su contenido y vigencia, ahora nos centramos en lo concreto: la ley del país o de la Unión Europea que se ha de aplicar.

Las normas básicas sobre la materia son las siguientes: la Directiva 93/13/CEE, sobre cláusulas abusivas en contratos con consumidores; los reglamentos sobre transporte aéreo CE núm. 2027/97 del Consejo de 9 de octubre de 1997, relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje (en su versión consolidada tras el Reglamento CE núm. 889/2002, incorpora el Convenio de Montreal al Derecho Comunitario, cuyas disposiciones forman parte del ordenamiento jurídico comunitario, de ahí que el

art. 3, apartado 1, del Reglamento 2027/1997 dispone: «La responsabilidad de una compañía aérea comunitaria en relación con el transporte de pasajeros y su equipaje se regirá por todas las disposiciones del Convenio de Montreal relativas a dicha responsabilidad»; el Reglamento CE núm. 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad; y el Reglamento CE núm. 261/2004, sobre compensación y asistencia a los pasajeros en los supuestos de denegación de embarque, cancelación y gran retraso de los vuelos. Nuestros tribunales han de aplicar la jurisprudencia comunitaria sobre esta materia y «el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999.»

Dicho lo anterior, parece lógico concluir que el derecho aplicable al caso es el de la Unión y el derivado del Convenio de Montreal para la unificación de la interpretación de las reglas para el transporte aéreo. No cabe, por consiguiente, solicitar que sea aplicable el derecho irlandés. No sería válida si quiera la sumisión contractual a la ley irlandesa, pues causaría un desequilibrio al consumidor que ignora el contenido de esa norma y que se le puede imponer en el contrato, pues, a falta de esa imposición el Reglamento de Roma claramente especifica en su artículo 5 que «en el caso de un contrato de transporte de pasajeros, el Derecho aplicable al contrato sería la ley española si: (i) el consumidor tiene su residencia habitual en España; y (ii) además, el lugar de origen o destino de viaje se localiza en nuestro país».

2. ¿Son válidas las restricciones contractuales al contenido del equipaje relativas a objetos de valor?

El supuesto contempla que el contrato de transporte distingue entre el equipaje común –vamos a llamar así al ordinario de ropa– y el de especial valor –vamos a entender por tal las joyas–. Cuando el equipaje se compone de lo común, la compañía aérea asume la indemnización o la responsabilidad por su pérdida; si contiene joyas, u otros objeto de valor, el contrato, sus condiciones generales, contempla la exoneración de responsabilidad de la compañía. Se impugna, por consiguiente, por el consumidor esta cláusula, al entender que restringe sus derechos, y concretamente podemos remitirnos al artículo 86.2 del TRLUC: «2. La exclusión o limitación de la responsabilidad del empresario en el cumplimiento del contrato, por los daños o por la muerte o por las lesiones causadas al consumidor y usuario por una acción u omisión de aquel». O el apartado 7.º, en la medida en que esa exoneración puede ser consecuencia de la renuncia injustificada del consumidor a un derecho: «La imposición de cualquier otra renuncia o limitación de los derechos del consumidor y usuario».

Pues bien, tras el planteamiento, cabe decir lo siguiente: El artículo 17 del Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999, un régimen diferente según haya o no facturación, con una mayor exigencia para el primer supuesto. El precepto dice así:

El transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado por la sola razón de que el hecho que causó la

destrucción, pérdida o avería se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquier período en que el equipaje facturado se hallase bajo la custodia del transportista. Sin embargo, el transportista no será responsable en la medida en que el daño se deba a la naturaleza, a un defecto, o a un vicio propio del equipaje. En el caso de equipaje no facturado, incluyendo los objetos personales, el transportista es responsable si el daño se debe a su culpa o a la de sus dependientes o agentes.

El no facturado solo produce responsabilidad del transportista en caso de culpa o negligencia. Pero en el caso de facturación la responsabilidad es sí o sí si el daño se produce «a bordo de la nave o durante cualquier período» de la custodia del equipaje. Esta diferenciación es importante a la hora de decidir sobre el abuso o no de la cláusula en cuestión, pues si el transportista es más responsable –por decirlo así– cuando se factura, es lógico que pueda establecer límites si de objetos de valor se trata.

En apoyo de esta posición vienen también los artículos 22.1 y 2.18 del Reglamento CE 1008/2008, de 24 de septiembre, sobre servicios aéreos en la Comunidad, pues la libertad de tarifas viene reconocida cuando el primer precepto dice que « las compañías aéreas de la Comunidad y, sobre la base del principio de reciprocidad, las de terceros países, fijarán libremente las tarifas y fletes de los servicios aéreos intracomunitarios», recordándonos el segundo que las tarifas aéreas son «los precios expresados en euros o en moneda local que se deban pagar a las compañías aéreas o a sus agentes u otros vendedores de billetes por el transporte de pasajeros en los servicios aéreos y las condiciones de aplicación de dichos precios, incluidas la remuneración y las condiciones ofrecidas a la agencia y otros servicios auxiliares». Es decir, mayor responsabilidad y libertad de tarifas inciden en la validez de la limitación del pretendido derecho del consumidor y se sobreponen a él. Pero es que, además, el artículo 97 de la Ley de navegación aérea establece que «el transportista estará obligado a transportar juntamente con los viajeros, y dentro del precio del billete, el equipaje con los límites de peso, independientemente del número de bultos, y volumen que fijen los reglamentos». Lo cual no significa que el viajero pueda transportar en el equipaje cuanto quiera ilimitadamente.

En definitiva, que la libertad de tarificación, la mayor responsabilidad que implica la facturación del equipaje y la falta de previsión expresa de la facultad del viajero de transportar cuanto quiera son los datos que nos permiten rechazar esta segunda alegación de nulidad de la cláusula contractual. Serían válidas las restricciones a la facturación de objetos de valor por parte de la compañía aérea.

3. ¿Es válido que el contrato establezca la posibilidad de que el equipaje facturado se transporte, por motivos de seguridad u operatividad, en otro vuelo?

Decimos en el caso que la oposición a esta cláusula está en que la compañía aérea puede decidir en qué supuestos el equipaje puede ser transportado en otro vuelo, a discreción del empresario, y sin que se precisen los supuestos en concreto, lo cual se interpreta como un inconveniente no deseado por el consumidor, que no ha negociado esa disposi-

ción impuesta, con un claro desequilibrio entre las partes, pues, o bien se le hace llegar, o bien el pasajero tiene que esperar al vuelo donde se supone que viene.

Pues bien, dispone el apartado k) del anexo de la Directiva 93/13/CEE que es abusiva la cláusula que autoriza al profesional a modificar unilateralmente sin motivos válidos cualesquiera características del producto que ha de suministrar o del servicio por prestar (en igual sentido, art. 85.3 TRLCU). Las expresiones «por motivos de seguridad u operatividad», «sin motivos válidos», nos sugieren que no es admisible la modificación unilateral de condiciones en abstracto, sin que el empresario especifique causas o motivos. Como declaró la STJUE de 21 de marzo de 2013 (C-92/11), cuando en el contrato de prevea una posible modificación por parte del empresario, debe informarse al consumidor, antes de celebrarse el contrato y en términos claros y comprensibles, de las principales condiciones de ejercicio de ese derecho de modificación unilateral (apartado 52). La sentencia 631/2018, de 13 de noviembre (NCJ063627), declara:

La excesiva generalidad o ambigüedad de la expresión utilizada en la condición general, que permitiría en ocasiones exonerar injustificadamente de responsabilidad a la compañía aérea si modificara las condiciones del contrato y con ello causara daños y/o perjuicios al viajero, no puede salvarse mediante una interpretación «estricta» de tal expresión, puesto que, al resolver una acción colectiva, lo que el tribunal debe decidir es si la redacción de la condición general admite significados que harían incurrir a la cláusula en la abusividad proscrita por la Directiva 93/13 y las normas nacionales que la desarrollan, por más que en un asunto en el que se estuviera ejercitando la acción individual tal resultado pudiera evitarse mediante una interpretación «estricta» de la expresión, en perjuicio del predisponente y en beneficio del consumidor.

La interpretación que se sugiere es integradora, es amplia, «por motivos de seguridad u operatividad» no se puede exonerar la compañía del daño causado al viajero al transportar el viaje en otro vuelo, hay que informar y concretar, en su caso, los motivos que justificarían ese cambio en las condiciones del contrato de transporte, pues tampoco se determina en qué momento se le va a entregar el equipaje. En el fondo la compañía se está atribuyendo la facultad unilateral de interpretar el contrato, las supuestas circunstancias sobrevenidas que permitirían transportar el equipaje en otro avión.

En definitiva, esa cláusula es nula por todo lo que se ha dicho.

4. ¿Se puede obligar al viajero a pagar con tarjeta de crédito, impidiéndole hacerlo en efectivo, alegándose los altos costes administrativos o de seguridad?

Esta cuestión no solo conlleva la interpretación de la normativa española, esencialmente condensada en el artículo 1.170 del CC, sino de la europea y la doctrina emanada de la jurisprudencia del TJCE. La política fiscal interna y el sentido de Unión Europea como unión monetaria son datos también importantes. La imposición de unas condiciones eco-

nómicas limitativas del uso del medio de pago, así como la posibilidad de afrontar deudas con distintos medios de pago, no blindan unilateralmente a la compañía para poder elegir el sistema que más le conviene, por los costes de seguridad administrativos existentes en el mercado, pues en el conflicto de intereses entre el consumidor y el empresario, entra en juego el de la Unión de no impedir el uso del dinero en efectivo, por más que la tendencia sea su sustitución por el pago electrónico.

Para contestar a esta cuestión, nada mejor que transcribir algunos párrafos de lo declarado por la STJUE (Gran Sala) de 26 de enero de 2021, asuntos C-422/19 (*Dietrich*) y C-423/19 (*Häring*) (NCJ065312):

El artículo 128 TFUE, apartado 1, tercera frase, el artículo 16, párrafo primero, tercera frase, del Protocolo (n.º 4) sobre los Estatutos del Sistema Europeo de Bancos Centrales y del Banco Central Europeo y el artículo 10, segunda frase, del Reglamento (CE) n.º 974/98 del Consejo, de 3 de mayo de 1998, sobre la introducción del euro, deben interpretarse en el sentido de que no se oponen a una normativa nacional que excluye la posibilidad de cumplir mediante billetes denominados en euros con una obligación pecuniaria impuesta en virtud de prerrogativas públicas, siempre que, en primer lugar, dicha normativa no tenga por objeto ni efecto determinar el régimen jurídico del curso legal de dichos billetes; en segundo lugar, no lleve de hecho o de Derecho a la supresión de dichos billetes, en particular al cuestionar la posibilidad de que, por regla general, se cumpla con una obligación pecuniaria mediante ese pago en efectivo; en tercer lugar, se haya adoptado por motivos de interés público; en cuarto lugar, la limitación de los pagos en efectivo que supone sea idónea para alcanzar el objetivo de interés público que se pretende conseguir; y, en quinto lugar, no supere los límites de lo que es necesario para alcanzarlo, en el sentido de que existan otros medios legales para cumplir con la obligación pecuniaria.

La STJUE de 26 de enero de 2021 dice:

Por otra parte, en la medida en que permite al legislador de la Unión establecer las medidas necesarias para el uso del euro como moneda única, el artículo 133 TFUE, que sustituyó al artículo 123 CE, apartado 4, el cual había a su vez sustituido al artículo 109 L, apartado 4, del Tratado CE, refleja la exigencia de establecer principios uniformes para todos los Estados miembros cuya moneda es el euro con el fin de salvaguardar el interés global de la unión económica y monetaria y del euro como moneda única y, por consiguiente, tal como se ha señalado en el apartado 39 de la presente sentencia, contribuir al objetivo principal de la política monetaria de la Unión, que consiste en mantener la estabilidad de precios.

Queda claro que, al final, la política monetaria de la Unión permite al legislador salvaguardar la utilización del euro como moneda común de pago y transacción. No se puede limitar el tráfico de la moneda europea obligando al consumidor a pagar con tarjeta de cré-

dito, alegando los costes administrativos o de seguridad, porque, en todo caso, supone una limitación de derechos proscrita –como hemos visto–, de tal suerte que esa cláusula es, una vez más, nula. Cuestión distinta es que se hubiera informado de ello y que el consumidor lo aceptara expresamente, dentro de una lícita negociación bilateral. Pero eso es distinto a lo tratado aquí.

Es cierto que existen distintos medios de pago de una deuda dineraria, pues no solo se paga en dinero, también con tarjetas, y por ello se puede invocar el artículo 1170 del CC, según el cual «el pago de las deudas de dinero deberá hacerse en la especie pactada y, no siendo posible entregar la especie, en la moneda de plata u oro que tenga curso legal en España». El precepto español admite diversos medios de pago. Podría invocarse este artículo para decir que la exclusividad del pago por tarjeta es lícita y que la cláusula del contrato de transporte, por tal motivo legal, es válida.

En nuestra normativa puede haber limitaciones cuantitativas al pago en efectivo por razones fiscales, de fraude fiscal (por ejemplo, la Ley 11/2021, de 9 de julio), pero en el ordenamiento jurídico español «no existe una restricción absoluta que impida hacer pagos en dinero». La STJUE de 26 de enero de 202 declaró que no puede ser rechazado como medio de pago el dinero de «curso legal». Y aunque las recomendaciones no son derecho vinculante para los Estados de la Unión, lo cierto es que la Recomendación 2010/191 proclama la siguiente definición del concepto de «curso legal», pues

cuando exista una obligación de pago, el curso legal de los billetes y monedas denominados en euros debe implicar, en primer lugar, la aceptación obligatoria de dichos billetes y monedas, en segundo lugar, su aceptación al valor nominal y, en tercer lugar, su capacidad de liberar de obligaciones de pago.

En definitiva, la interpretación del artículo 1.170 del CC español con el resto de la normativa y la jurisprudencia citada permite concluir en la nulidad de una cláusula que impide el pago con dinero en efectivo, más allá de la restricciones, que por razones fiscales se establezcan, imponiéndose unos límites cuantitativos de pago en moneda de curso legal.

5. ¿La cláusula de denegación del embarque por los motivos aludidos, tal y como se redacta por la compañía aérea, es válida?

Para la resolución de esta pregunta hay que distinguir entre una cláusula clara y otra oscura. Clara es la que no ofrece dudas de interpretación y oscura es la abierta, entendida como aquella que permite discrecionalmente una interpretación no favorable para el consumidor. Debe observarse que la empresa se arroga el derecho a la interpretación subjetiva de la conducta del pasajero, y que por consiguiente es ella la que deduce la mala conducta del mismo que puede afectar a la seguridad o conflictividad determinantes de la decisión. No es que no se pueda excluir a un pasajero del embarque por esos motivos, sino que la

cláusula, tal y como viene redactada, puede vulnerar el necesario equilibrio de derechos entre la partes. Más concretamente se deduce lo indicado de la STJCE de 9 de septiembre de 2004 (C-70/03 [NCJ039822]) en su apartado 16, al referirse a la distinción del artículo 5 de la Directiva 93/13/ CEE, en lo relativo a la regla de interpretación entre las acciones que afectan a un consumidor individual y las de cesación:

Para obtener con carácter preventivo el resultado más favorable para el conjunto de los consumidores, no procede, en caso de duda, interpretar la cláusula en el sentido de que produce efectos favorables para ellos. De este modo, una interpretación objetiva permite prohibir con mayor frecuencia la utilización de una cláusula oscura o ambigua, lo que tiene como consecuencia una protección más amplia de los consumidores.

Esta interpretación es coherente con el sentido del artículo precitado, que dice literalmente:

En los casos de contratos en que todas las cláusulas propuestas al consumidor o algunas de ellas consten por escrito, estas cláusulas deberán estar redactadas siempre de forma clara y comprensible. En caso de duda sobre el sentido de una cláusula, prevalecerá la interpretación más favorable para el consumidor.

Por consiguiente, si esa cláusula se deja a la interpretación libre de la compañía aérea, el consumidor puede verse perjudicado porque su redacción escrita es abierta o ambigua y no puede considerarse que le beneficie. En caso de ambigüedad, no cabe entender que la facultad de denegación del embarque, tal y como se dice en el contrato, sea favorable para el consumidor.

En definitiva, por los motivos aludidos, debe considerarse nula.

Sentencias, autos y disposiciones consultadas

- Código Civil, arts. 12 y 1.170.
- Ley 48/1960 (de navegación aérea), art. 97.
- Ley 1/2000 (LEC), arts. 281.2 y 282.2.
- Real Decreto Legislativo 1/2007 (TR de la Ley general para la defensa de los consumidores y usuarios y otras leyes complementarias), arts. 85.3 y 86.2.
- Reglamento 2027/1997 (responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje), art. 3.1.
- Reglamento CE 1008/2008 (sobre servicios aéreos en la Comunidad), arts. 2.18 y 22.1.

- Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999 (NCL003156), art. 17.
- SSTS de 23 julio de 1993; 14 de septiembre de 1996; 20 de febrero de 1998; 27 de abril de 1998; 4 de mayo de 1998; 29 de junio de 1999; 9 de julio de 1999; 11 de julio de 2000; 29 de noviembre de 2000; 3 de julio de 2001; 27 de diciembre de 2001; 14 de octubre de 2002; 28 de junio de 2005; 1 de septiembre de 2006; 528/2014, de 14 de octubre, y 477/2017, de 20 de julio.
- SSTJCE de 30 de abril de 1974, Haegeman, 181/73, rec. p. 449, apartado 5; 30 de septiembre de 1987, Demirel, 12/86, rec. p. 3719, apartado 7; 9 de septiembre de 2004 (C-70/03), y 26 de enero de 2021, asuntos C-422/19 (Dietrich) y C-423/19 (Häring).