

CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO. CONCEPTO Y CARACTERÍSTICAS GENERALES

Contrato de transporte aéreo: Aquel contrato por el cual una persona (transportista) se obliga a cambio de un precio a trasladar por vía aérea de un lugar a otro, bien a otra persona (pasajero, junto con su equipaje, bien o determinadas cosas (mercancía).

La naturaleza es de un contrato mercantil y de contrato de transporte. Las normas reguladoras son:

- Los reglamentos europeos, especialmente el RD 261/2004 del parlamento y del consejo.
- El Convenio de Montreal de mayo de 1999 o en su caso el Convenio de Varsovia de 1929.
- Art 92-114 LNA.

Regulación directa aplicable en orden de aplicación:

- El contrato de transporte (dispositiva). Sólo se aplicarán por encima del resto de normas las normas **dispositivas** del contrato de transporte, las imperativas no.
- **Convenio de Montreal** 28 de mayo de 1999. Firmado por España en el 2000 y forma parte del derecho interno de España en 2001. La finalidad de este tratado es sustituir al de Varsovia. Este tratado solo se aplica a contrato de transporte entre dos países distintos que sean estados miembros que hayan ratificado el convenio. También se aplica a esos vuelos en los que, aunque tengan el origen y el final dentro del mismo estado, haga una escala en un estado diferente. Es decir, siempre debe haber dos contratantes.

Este convenio se aplica, aunque haya un transportista de hecho y otro transportista de derecho. Esto va enfocado a los vuelos chárter en donde el pasajero ha firmado un contrato con una persona y sin embargo el que está operando el avión es otra.

- Reglamento UE 261/2004 de 11 febrero, del parlamento Europeo y del consejo (personas)
- Reglamento (CE) 889/2002 del 13 mayo que modifica el reglamento (CE) nº 2027/97 sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente (mercancías)
- Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929. Deberá también tenerse en cuenta porque es posible que haya estados que hayan firmado el convenio de Montreal, pero no lo haya ratificado aún, o directamente no lo haya firmado. Entonces, buscaremos el denominador común, es decir, los dos estados contratantes tienen ratificado el de Varsovia? Aplicamos este entonces.
- Artículos 92 a 114 LNA.
- Ley Derecho marítimo (personas)
- Ley de transporte terrestre por carretera.
- Legislación mercantil especial del contrato de transporte.
- Contratos mercantiles generales.
- Legislación de derecho común, derecho civil.

Legislación mercantil del contrato de transporte.

- **Ley de contrato de transporte terrestre de mercancías.** 15 de noviembre de 2009.
- **Normativa de consumo:** nos interesa junto con la ley de condiciones generales de la contratación, porque los contratos de transporte aéreo, especialmente en personas, son contratos de adhesión. Es decir, que te adhieres a un contrato que ya está redactado por el transportista y tú solo firmas. Esto se hace porque es la única forma de celebrar contratos de una forma masiva. La normativa del derecho de consumo es prioritario cuando el contrato es de pasajeros, no de mercancías.
- **Especialidades de obligaciones y contratos mercantiles:**

Los convenios, solo se aplican cuando el transporte es internacional, considerando el punto de partida y de llegada o de escala comercial donde se pase por dos territorios distintos que no sean europeos.

Recoge la finalidad clásica del empresario aéreo, la mayor parte de las empresas aéreas que analizamos explotan las aeronaves para una finalidad de transporte.

Es uno de los más importantes dentro del derecho de la navegación aérea. No tiene sentido remitirnos al derecho marítimo porque está muy regulado.

CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO AÉREO

- Estamos haciendo referencia a la empresa aérea, donde este contrato es mercantil. Lo que equivale a decir que es un contrato al que antes hemos de aplicarle normas mercantiles que civiles.
- Es un contrato de adhesión. Se va a considerar la protección de una de las partes contractuales como muy importante. Me adhiero a un contrato tipo que la aerolínea ya ha redactado.
- Se aplican las leyes generales de la contratación, esto explica que las regulaciones comunitarias protejan al pasajero. El usuario es la parte débil del contrato. Es más fuerte cuando es transporte de personas que de cosas. Por ejemplo, en la compra de billetes, no firmó el contrato con el director de la compañía. Nos adherimos a un contrato tipo que ya persiste y que ha sido redactado por la compañía para todos los pasajeros interesados, los cuales aceptan las cláusulas generales de este contrato; no existe igualdad de condiciones. Esto explica que la legislación comunitaria proteja al usuario porque es la parte débil del contrato y el derecho del consumo está muy desarrollado. En el derecho mercantil, se le va a aplicar la ley de condiciones generales de contratación. Esta característica es más fuerte cuando se transportan personas.
- Es un contrato que al menos en nuestro derecho es oneroso. Es un contrato remuneratorio. Se hace a cambio de un precio. En nuestro derecho, el precio es esencial.

CLASES DE CONTRATOS AÉREOS

➔ Contrato de personas:

- Contrato consensual, es decir, se formaliza desde que ambas partes dan su consentimiento.
- Contrato voluntario
- Contenido obligatorio (pero CG IATA y la facultad rescisoria del transportista)

➔ Contratos de personas: Es un contrato consensuado. El contrato existe desde que hay consentimiento sobre el objeto. La causa es el transporte a cambio de dinero. Es un contrato en donde existe con el consentimiento, es decir que no se necesita expedir el billete. La expedición del billete es un acto que puede

estar o no, puede ser simultáneo a la presentación del consentimiento. Es un contrato voluntario. Es cierto que esta voluntariedad en algunas ocasiones está limitada. Si se trata de transporte regular, es un contrato administrativo, se quiere que regularmente haya un X número de vuelos a X horas. Hay una serie de obligaciones, como de explotación y de atender a determinados pasajeros. Esa obligación la impone el Estado, por tanto, es de carácter administrativo. Si se incumple se puede tener hasta una multa. No tiene por qué afectar al contrato mercantil. Desde que hay consentimiento es obligatorio.

Tradicionalmente en el ámbito aéreo se reconoce el del derecho del transportista a negarse a transportar a algún pasajero o alguna carga. Viene reconocido también por los convenios internacionales. Eso se recoge en un documento privado de la IATA, en su documento 8. Se argumenta que el transportista no conoce a la persona que va a transportar y puede sentirse engañado. Pero se debe tener en cuenta que un documento privado no es una ley.

Cuando la IATA plantea este derecho está dirigido a un derecho potestativo. En cualquier caso, hay bastantes problemas judiciales con estas circunstancias.

También, se dice que el pasajero tiene derecho a reclamar la devolución del precio. Aquí, depende de la tarifa que se escoja.

→ **Contratos de mercancías:** Es un contrato real. El acto de entrega es lo que perfecciona el contrato. Solo desde la entrega de la mercancía se crean los derechos y obligaciones y por lo tanto se pueden incurrir. Esto se dice en la LNA ART 102. Las condiciones del contrato no van a ser las mismas. Se diferencia en diferentes cosas. En caso de mercancías las exigencias serán más rígidas, entre otras. Este contrato es similar al transporte mercantil de cosas

→ **Contrato de transporte de equipajes (facturado):** Si naturaleza es de un transporte de mercancías (cosas).

Eso sí, es un contrato que solo surge si también hay un contrato de personas, es decir, me podrán llevar la maleta si yo también viajo. Además, si se cancela el contrato de personas se cancela también este. Por este motivo es que este contrato se entiende como un **contrato accesorio del de personas**, pero es **autónomo** siguiendo las normas de un contrato de mercancías.

Cuando se estudian las indemnizaciones, son similares y se estructuran de la misma forma que con las mercancías. De hecho, solo existe desde el momento que se entrega el equipaje en facturación, antes no.

Es un contrato autónomo, existe por sí mismo, al dar el consentimiento de facturar estoy consintiendo algo distinto que con el de personas. Es posible incumplir el de personas, pero el de equipaje no.

Estamos hablando de transporte facturado, el contrato de equipaje de mano no configura un contrato diferente. En algunos textos, este tipo de equipaje ni existe. Si hay que indemnizar a las personas por el transporte de personas, se puede indemnizar dando por hecho que llevaba algo de equipaje de mano. En caso de ser considerado a veces ni se considera. Si se considera se incluye en el de personas. Pero em definitiva, este tipo de equipaje configura un contrato diferente, que, a veces ni se considera.

El contrato de transporte facturado es obligatorio, es decir, que es un derecho del pasajero, al menos no se ha puesto en duda si se cobra.

ELEMENTOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO SEGÚN LAS DISTINTAS CLASES DE TRANSPORTE: PERSONALES, REALES Y FORMALES.

	<u>T. COSAS</u>	<u>T. PERSONAS</u>	<u>T. EQUIPAJE</u>
<u>Naturaleza</u>	Real (Art. 102 LNA)	Consensual	T de cosas Accesorio (del pasajero), pero autónomo
	<ul style="list-style-type: none"> - Dos partes en cada contrato. - Diferencia entre: <ul style="list-style-type: none"> • Transportista propietario • Transportista no propietario 	Diferencia entre: <ul style="list-style-type: none"> • Varios contratos de transporte. • Un contrato de transporte sucesivo, con independencia de la propiedad (Art. 110 LNA ó V) Diferencia entre: <ul style="list-style-type: none"> • Contrato con explotador • Contrato con intermediario 	

Elementos subjetivos

Transporte de personas	Transporte de cosas	Transporte de equipajes
<ul style="list-style-type: none"> • Transportista autorizado: el que presta el servicio • Usuario o pasajero: quien contrata el servicio 	<ul style="list-style-type: none"> • Porteador: el que realiza el transporte y debe entregárselo al consignatario o destinatario (es un colaborador) • Cargador, remitente o expedidor: quien entrega la mercancía para transportar, el que designa la mercancía. 	<ul style="list-style-type: none"> • El cargador es el pasajero y el destinatario también. El que entrega el equipaje y quien lo recibe es la misma persona: el propio pasajero.

Elementos reales

Transporte de personas	Transporte de cosas	Transporte de equipajes
<ul style="list-style-type: none"> • Pasajero: el propio pasajero es el sujeto de transporte. • Objeto y precio: son los elementos reales. La determinación del precio es libre. • Tarifas "free" (ej. para empleados): supone un problema en los vuelos gratis. Aunque no haya contrato de transporte como tal, estos vuelos "free" no son gratis. El Convenio Montreal da a 	<ul style="list-style-type: none"> • Mercancía o carga: ese es el objeto. Sin contar con equipaje de mano, correo o pertenencias (no se podrá exigir indemnización). • Flete o portes: precio libre (Derecho de la competencia) 	<ul style="list-style-type: none"> • Equipaje facturado (NO el de mano): ese es el objeto. Es el único en el que se puede decir que se ha contratado. • Franquicia o portes: este es el precio.

entender que la normativa se aplica a los vuelos gratuitos.		
---	--	--

Elementos formales

Transporte de personas	Transporte de cosas	Transporte de equipajes
<ul style="list-style-type: none"> • Billete de pasaje: título de valor impropio. Valor de legitimación. • Nominativo e intrasmisible (art. 93): no puede entrar cualquiera que lo tenga el billete: va a nombre de una persona. • Requisitos: tratados internacionales posteriores (especialmente Montreal) • Tarjeta de embarque: también corresponde a título-valor. 	<ul style="list-style-type: none"> • Carta de porte/talón de equipajes: título-valor impropio y título-valor de tradición (especialmente en comercio). Con un título-valor el derecho de propiedad se incorpora al papel. • Función de prueba (103 LNA) y legitimación: la carta de porte cumple con una función de prueba del contrato, legitimación activa y pasiva (el transportista solo se libera de esa obligación si entrega la cosa a quien le enseña la carta). 	<ul style="list-style-type: none"> • Anexo o talón adjunto al billete de transporte de personas. Título valor de legitimación (art. 99 LNA)

• CONTRATO SUCESIVO

Es importante determinar tanto para los pasajeros como para las mercancías si hay varios trayectos o no, y en este caso, si hay uno o varios transportistas. Si hay varios hay que ver si son contratos independientes, o si se pueden considerar un único contrato aéreo. Si se puede considerar un único contrato, es que hay dos opciones, el primer transportista ha subcontrato o ha fletado, o bien se ha firmado un único contrato. Pero la propia compañía tiene contratos con otros empresarios aéreos, es asunto entre ellos, el pasajero solo establece un contrato.

Esto se llama contrato sucesivo, varios transportistas acuerda explotar una ruta aérea entre todos y para el que lo contrata es como si el trayecto fuera único.

Si hay un único contrato y no llego a tiempo al segundo mostrador es su responsabilidad porque yo solo tengo un contrato aéreo.

Está regulado de forma distinto si atendemos al derecho interno o al internacional:

- Interno: LNA ART 110 establece que todos los transportistas responden de manera solidaria. Si hay varios responsables solidarios, me puedo dirigir al que quiera por la cantidad completa. Si hubiera un accidente puedes reclamar a cualquiera de las aerolíneas porque la responsabilidad es solidaria.
- Si el trayecto es internacional, la cosa cambia. Cada transportista va a responder de lo sucedido durante su trayecto (Convenio Montreal ART 36 y 30 de Varsovia). La única excepción es que el

primer operador hubiese asegurado todo el trayecto, entonces ya si podemos solicitarlo al primero (que será el que tengamos más cerca).

PARTES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

Transportista / Pasajero personas

El contrato de transporte de personas siempre va a haber dos partes enfrentadas que son:

- **Transportista:** Asume las obligaciones del contrato de transporte aéreo del pasajero. Es el empresario aéreo. Es quien explota en nombre propio, comercialmente, la aeronave que utiliza para ese contrato de transporte. En líneas regulares es posible que las autoridades exijan contar con licencias determinadas. Forma parte de una situación previa del contrato, porque si no cumple los requisitos, pierde la licencia y no puede incumplir el contrato de transporte porque no lo puede realizar. Es importante determinar que, si hay varios trayectos independientes o con paradas comerciales (tanto en mercancías como en pasajeros, no una parada técnica), hay que identificar si se trata del mismo transportista o de si hay varios. En el caso de que haya varios, lo que tenemos que ver es si son contratos de transporte aéreos independientes o si se pueden considerar un único contrato aéreo.

Se puede considerar un único contrato aéreo cuando:

- El responsable es solamente el primer transportista y ha subcontratado o fletado la capacidad de carga de otro operador. (IB tiene contratos comerciales con otros empresarios aéreos, pero tú sólo has hecho contrato con IB).
- Contrato sucesivo.
- **Pasajero:** Identifica una situación jurídica. Es el que asume las obligaciones de ese contrato de transporte aéreo.
- **Porteador / Cargador o remitente o expedidor / consignatario o destinatario mercancías**
 - Porteador (transportista, empresario aéreo)
 - Cargador remitente o expedidor, es el que entrega la cosa a transportar y por lo tanto perfecciona el contrato. El cargador puede decirle al porteador que el destinatario ha cambiado
 - Debe entregarlo al consignatario o destinatario. Este puede ser la misma persona que lo envía, una empresa.

Cuando hablamos de transporte de mercancías, al transportista, solo tiene enfrente a una figura que es el cargador o remitente.

Es quien firma el contrato de transporte de mercancías y se obliga a pagar el precio, todo ello entregando la mercancía transportada. Ese cargador que también se le llama expedidor, puede coincidir o ser alguien distinto del destinatario o consignatario. Es a la persona que en lugar de destino el transportista tiene que entregar la carga transportada. Solo entonces cumple el contrato y se libera. Él no tiene los derechos y obligaciones de este contrato.

El destinatario, si tiene algún problema y no paga, si se tiene que llegar a juicio, el transportista lleva al cargador.

OBJETO Y PRECIO

- **Precio**

El precio es libre, las empresas aéreas pueden establecer el precio de sus contratos. El transporte no es gratuito, es remunerado.

Si fuera así, no debería aplicarse las normas y legislación europea, pues se trata de otro tipo de viajes. Las tarifas que se ofrecen a los empleados para volar no son totalmente gratis, han sido pagados con su trabajo, es una remuneración por ello, remuneración en especial, por lo que si hay precio. También hay precio de otra forma, con fidelidad, más billetes... los llamados billetes free por ahorrar puntos.

Es el otro elemento real del contrato. Es necesario, el contrato de transporte aéreo no es gratuito. En los transportes de mercancías se llama flete o porte aéreo. Si el contrato es oneroso, es decir, que, si alguien no ha pagado, no tiene un contrato de transporte.

Por tanto, no hay derechos y obligaciones porque el contrato no existe. El precio puede ser una especie y entonces y en ocasiones, hay contrato aéreo para los trabajadores, pero no tienen los derechos que tienen los pasajeros formales.

Tanto en el contrato de pasajeros como de mercancías, el precio es libre. En el caso de las líneas regulares es el estado quien ofrece esa competencia y se produce para acceder a las líneas regulares. El estado no puede imponer un precio.

- **Objeto**

Los elementos reales son 2, el objeto y el precio, lo que se transporta es el objeto

En el transporte de equipaje el elemento real, el objeto es el equipaje facturado, no el de mano.

En el transporte de mercancía el objeto es la carga. Se excluyen los equipajes de mano, tampoco se considera el correo y las cosas introducidas clandestinamente

Es el objeto que se transporta. Si el transporte es de personas, la peculiaridad es que el objeto es el propio pasajero y no se puede transportar de cualquier forma. Hay normativa que dice como se ejecuta el contrato de transporte. La responsabilidad del transportista es más rigurosa. Cuando el transporte es de cosas, las garantías y la responsabilidad que se imputa al transportista son menos rigurosas, porque el objeto o es mercancía o es equipaje. No puede ser objeto de un contrato de transporte aéreo el correo oficial (siempre ha sido una cuestión de estado).

- **Títulos-Valor.**

Los títulos valor funcionan como un documento cuyo contenido es un derecho, y ese derecho se incorpora al documento de manera intrínseca, y no se puede ejercitar el derecho sin tener el documento y exhibirlo. No es un contrato. El título valor es algo más fuerte que el contrato, ya que no tengo que dar explicaciones.

Es un sistema jurídico que permite poner en circulación los derechos sin la necesidad de estar firmando contratos. Es decir, que las obligaciones y derechos circulen rápidamente sin la necesidad de mover los bienes o el precio.

Un título-valor es un documento que sirve para probar los derechos.

El propio documento contiene los derechos y para poder utilizar esos derechos necesito tener la posesión del documento. No se puede exigir el derecho si no tengo el documento. Por ej.: cheques o letras de cambio. Si lo pierdo es muy difícil de demostrar que lo tenía. Lo más próximo a un título-valor es el dinero. Los derechos se pueden incorporar a ciertos documentos, ya sean derechos de dinero (me deben dinero y o me lo dan o me firma un cheque) o derechos de entrega de un bien. Una vez que existen tienen vida propia, independientemente del motivo por el que surge el título valor.

Existen títulos valores impropios, en estos casos solo necesita cumplir una característica: la necesidad, es decir, solo necesito el documento para legitimar que puedo exigir el cumplimiento del derecho.

En el caso del transporte aéreo surge una carta de porte/talón que se trata de un título valor impropio (solo necesito tenerlo en mi posesión para que se ejercite el derecho y legitimarlo, pasiva y activamente) o un título-valor de tradición (incorporan la posesión y en muchos casos la disponibilidad de unas determinadas mercancías, es decir, al entregar la carta de porte también entrego el bien o la mercancía) en el que se contienen los derechos que se pueden exigir.

Características de los títulos-valor.

- **NECESIDAD**

- **Posesión física del documento:** apariencia de titularidad y buena fe.
- **Exhibición:** para ejercer el derecho.

La necesidad es importante porque determina la **legitimación**. Cuando hay un derecho incorporado existe un deudor y un acreedor. El que tiene que cumplir ese derecho es la persona frente a la que se le exige. Está legitimada la persona que tiene en su poder el documento.

- **LITERALIDAD**

- Condiciones de derecho incorporado:
- Extremos literales son presumiblemente y legalmente exactos:

Las letras, cheques y pagarés son una promesa de pago en las que aparece una o más firmas. Los firmantes depositan su **garantía**.

- **AUTONOMÍA**

- **Independencia** jurídica entre los titulares sucesivos y sus condiciones subjetivas: se cumplen tal y cual dicen. No es lo mismo a la cesión de créditos.
 - Ej. en un contrato de transporte aéreo no es así, no es un documento literal. Los títulos-valor del contrato de transporte son títulos de **legitimación**, pero no tienen los caracteres de literalidad ni de autonomía.
- **Improcedencia de excepciones personales frente a terceros** poseedores de buena fe.

ELEMENTOS FORMALES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO (EXAMEN)

Facilitan la circulación de bienes y muchos intercambios, tiene 3 características:

- **Necesariedad.** El papel es necesario exhibirlo para ejercer el derecho
- **Literalidad.** Las condiciones del derecho son las que indica el papel
- **Autonomía.** Los títulos valor, desde que existen tienen vida propia

De estos 3 elementos el primero es el más importante, hay títulos valor llamados títulos valor impropio que solo cumplen la primera característica.

En el transporte de pasajeros es el billete y la tarjeta de embarque. Los títulos de transporte de mercancía son los de la carga de porte. Estos tres títulos son títulos valor. En el de mercancías hay títulos más perfectos que con los de personas. En ambos se funciona como título de legitimación y todos son títulos de porte (caballo y persona = persona y billete).

Los títulos de valor más perfectos son que son la letra de cambio, el cheque y el pagaré. Hay otros que son imperfectos porque no tienen las características de los títulos de valor perfectos. Facilitan el ejercicio de los derechos incorporados, pero no están totalmente impermeabilizados, no son totalmente abstractos del contrato que los originó, no son totalmente necesarios para que el contrato se realice y si se pierden se pueden volver a sustituir sin problemas. Sirven para facilitar el derecho incorporado y como títulos de legitimación activa, para reclamar el cumplimiento del derecho. Y legitimación pasiva para liberarse de esa obligación cumpliendo frente a quien le muestra el título. La posesión y exhibición del título, es lo que determina la legitimidad.

Por ejemplo, se tiene el billete de entrada a un teatro. Lo pierdo, pero sé que plaza tengo en el teatro. Puedo exigir el cumplimiento del derecho, y el de la entrada me lo permite. Si me encuentro la entrada por la calle y voy también lo puedo usar el de la entrada me tiene que dejar porque estoy exhibiendo el billete.

Los títulos valor pueden ser al portador, el que tiene derecho a reclamar es quien lo tiene. El que tiene que cumplir es el que lo firma. También pueden ser nominativamente. En el transporte aéreo son nominativos.

En las mercancías suelen ser al portador, de hecho, ahí hablamos de carta de porte y con el equipaje se llama (la pegatina).

El título valor es de legitimación. La legitimación activa es quien tiene la carta de porte y la exhibe. En mercancías hay un título de tradición, es decir, de entrega, de cómo se transmite la propiedad. Tener la carta de porte es tener en tu poder la mercancía. Así que puedo negociar (la venta) con la mercancía mientras se está transportando.

Para reclamar no basta con el billete de transporte, con el equipaje necesito la pegatina.

Los títulos valor, en ambos casos son documentos probatorios del contrato de transporte, sirven para probar que el transporte se ha celebrado. Los textos internacionales exigen muy pocas menciones obligatorias. Solo necesitan el transportista, punto de origen y punto de destino.

En la LNA ART 92 hay más menciones. Pero es más fácil decir que el contrato de transporte se produjo.

No es imprescindible en el contrato de transporte de personas, aunque se reconoce el derecho de las partes a exigírselo mutuamente.

Si el billete se pierde, ni en personas ni en mercancías se ha perdido todo, de hecho, en ambas está prevista la obligación del transportista de volver a emitir el billete.

Los títulos de legitimación facilitan el cumplimiento, especialmente en las mercancías.

DERECHOS Y OBLIGACIONES DERIVADOS DEL CONTRATO

- **CONTENIDO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO**

Nos vamos a centrar en dos cosas, obligación y derecho y del incumplimiento de esas obligaciones y derechos. Vamos a atender al contrato de transporte aéreo de mercancías y de personas.

CARGADOR

- **OBLIGACIONES DEL CARGADOR:**

- Pagar el precio o porte. También podemos encontrarlos como flete. Se paga al transportista.
 - A portes pagados es porque el propio transporte se hace en el origen.
 - Si es transporte debido, es porque se carga la cosa transportada y se hace a destino pagado.
- Si hay gastos en el transporte no previstos, este tiene que hacerse cargo de estos gastos adicionales.
- Tiene la obligación de reclamar rápidamente cualquier daño que sufra la mercancía durante el transporte. Se denomina “levantar protesta” o “protestar”. Si no lo hace con rapidez, pierde los derechos a reclamar.

La entrega no es obligación del cargador, sino que es lo que perfecciona el contrato.

- **DERECHOS DEL CARGADOR:**

Un derecho es reclamar en destino la cosa transportada. Es lo que se llama un derecho de disposición, que es poder comunicar al transportista que cambia alguna de las condiciones del transporte, como el destino, la persona del destinatario... Tiene el poder de disposición del transporte.

Contenido	T. Cosas / Mercancías	T. Equipaje
A) Obligaciones del Cargador	<ul style="list-style-type: none">○ ¿Entrega de la cosa?○ Pago del precio (portes pagados o debidos) + gastos○ <i>Carga</i> de reclamar para conservar sus acciones	<ul style="list-style-type: none">○ Conservar el talón (art. 99) o probar su personalidad○ Deber de celeridad (PRI)
B) Derechos del Cargador	<ul style="list-style-type: none">○ Derecho de disposición hasta el momento de entrega al destinatario (que no es parte contractual) (112 LNA)○ Entrega en destino	<ul style="list-style-type: none">○ Desistir en los mismos términos.

PORTEADOR o TRANSPORTISTA

- **OBLIGACIONES**

- ART 102 de LNA: Expedir carta de porte (sobre todo si se lo requiere el cargador). Facilita, pero la pérdida no implica un problema para el contrato de transporte.
- Realizar el transporte pactado con el tiempo, forma y condiciones pactadas.
- Durante el transporte, una de las obligaciones es **custodiar la carga o mercancía desde que está en su poder con la diligencia de un buen empresario**. Mientras esté en mi poder la carga, la tengo que cuidar para que no sufra daños. La diligencia de un buen empresario es que el estándar de la profesión es que cualquiera haría lo mismo en mi situación. Si cumplo soy diligente si no soy negligente.
- **Entregar** la carga o mercancía **a quien me presente la carta de porte** de forma inmediata a la llegada al destino. Si me demoro, se puede estar incumpliendo el contrato. Tengo que hacerlo habiendo cumplido todas las cargas aduaneras.

Si se roba por ejemplo esta carta de porte y el transportista entrega la mercancía y se libera, aunque le haya entregado la mercancía al ladrón porque era el ladrón el que tenía la carta de porte, el transportista se libera igualmente de la carga por legitimación pasiva, ya que si nadie le indica que ha sido robada no es su culpa.

- ART 103 LNA: si se pierde o se demora la carta de porte se dice que se tendrá que expedir un nuevo título.

- **DERECHOS**

- ART 104 LNA: cobrar el precio en el tiempo convenido y en el modo y plazo pactado. Este artículo se puede dar como derogado.
- Derecho a rechazar y negar se a transportar aquella carga que puede poner en peligro la navegación aérea.
- Derecho de retener en prenda (tengo que custodiar y la puedo retener en depósito remunerado, cobrando intereses, durante un plazo de un mes., después del cual me tienen que pagar. Si la mercancía es perecedera se puede reducir el plazo. Si no se paga, se puede sacar a pública subasta) la mercancía transportada cuando no se le pague. A portes debidos.
- ART 106 de la LNA.

Contenido	T. Cosas / Mercancías	T. Equipaje
A) Obligaciones del Transportista	<ul style="list-style-type: none"> ○ Expedición del título-valor (102) (o de copia sustraída/perdida: 103) ○ Transportar en forma y plazo pactado ○ Deber de custodia diligente ○ Entrega en lugar, plazo y forma al portador 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Deber de custodia ○ Expedir talón (sanción)
B) Derechos del Transportista	<ul style="list-style-type: none"> ○ Cobrar el precio (104 LNA, derogado) ○ Dº de retención remunerada (109 LNA) x un mes máx. , avisando al remitente ○ Derecho a negar el transporte (113 LNA) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Desistir. No entregar equipaje si no hay talón ○ Pública subasta equip. no reclamados (art.100)

Normalmente quien alega tiene que probar (que tiene razón en lo que reclama). La negligencia o la culpa debe probarse. En determinadas circunstancias la ley invierte la carga de la prueba. En este caso el que exigir un nivel de culpa leve puede no ser beneficioso (la proporción de que haya que pagar o llegar a juicio es muy alta).

- **Responsabilidad por incumplimiento contractual**

Contenido	Transporte de Cosas/Mercancías	
	Transporte de Equipaje	
Responsabilidad por incumplimiento contractual y por daños (Montreal y Reg. UE 889/2002 modificando 2027/1997)	Transporte Nacional	Transporte Internacional
	<ul style="list-style-type: none"> • El destinatario ha de protestar y constar en el talón (art. 111 LNA) y formalizar en 8 días. • Responsabilidad por incumplimiento de obligaciones. <ul style="list-style-type: none"> ○ Custodia: responder por cualquier daño que sufran mercancías, desde que las recogen hasta que las entregan en destino (art. 108 LNA) ○ Depósito (art. 109 LNA) • Avería o pérdida (destrucción) 17 DEG por kg. • No responde si el empresario prueba naturaleza o vicio propio de las cosas (art. 108) o si FM (art. 106 LNA) • Sí responde por cambios de itinerario (art. 105 LNA) 	<ul style="list-style-type: none"> • Art. 22 Montreal: destrucción o pérdida: 17 DEG por kg. • Igual retraso, pero con límite de 4150 DEG • No hay responsabilidad si el empresario prueba: <ul style="list-style-type: none"> ○ Su diligencia o la de sus empleados, o que les fue imposible evitar daño (art. 19 Montreal) ○ Negligencia de quien reclame (art. 20 Montreal) ○ Defectos de embalaje, carga, guerra o conflicto o acto de autoridad (art. 18 Montreal) • Reclamar en margen de 21 días en el caso de retraso o 7-14 días para demás casos. (Montreal distinto a Varsovia)

DEG: Derecho Especial de Giro (SDR: Special Drawing Rights). Es una unidad monetaria.

Notas:

- El destinatario también ha de protestar en el mismo informe del porte cuando recibe el bien en caso de daño.
- Si el transportista entrega la cosa en el destino y no se realiza ningún protesto en la carta de porte, la presunción se presume que el transporte se ha hecho correctamente y no hay responsabilidad que pedir, es decir que las mercancías han sido entregadas en buen estado.
- El protesto debe formalizarse por escrito, y, además, debe hacerse en pocos días, (8 días desde la entrega en cualquier caso). En el Convenio de Montreal son 14 días para mercancías. Para equipaje facturado son 7 días.

Lo que yo he entendido es que los 14 días es para formalizar el protesto, mientras que los 8 días son para hacer el protesto. Diferencia entre hacer y formalizar.

- *El cargador es el que puede reclamar al transportista. Más tarde entra la figura del destinatario con el tema del protesto, etc.*

Art 105-114 LNA Daños contractuales

Lo que hace la ley del transporte de mercancías es presumir que cuando una mercancía llega con daños, el transportista ha incumplido su deber de custodia, que, por lo tanto, no ha ejecutado el contrato de una forma diligente. Por tanto, falta de diligencia, incumplimiento del deber de custodia y daño.

Lo que la ley dice es:

- Si la mercancías llega con daño y hay daño, presumimos que el transportista no ha sido diligente y por lo tanto responde por esos daños.
- ¿De qué daños responde? (en cualquier caso para operaciones de vuelo, embarque y desembarque)
 - **Daños en general/Avería**
 - **Pérdida.** Aquí no es solo que la mercancía no llegue al destino si no que a veces se considera pérdida un bien entregado fuera de plazo excesivo e inadmisibile.
 - **Retraso.** El retraso se regula de manera reticente (a regaña dientes).

Cada uno de los casos anteriores se regula con alguna diferencia.

El transportista internacional se libra de todo esto si puede demostrar que el daño es culpa de la otra parte, del que le reclama.

- **¿De qué daños responde? (en la LNA)**
 - Echazón de la mercancía por la borda.
 - Por seguridad de la aeronave
 - Cuando se haya pactado un itinerario aéreo determinado en la carta de porte y se incumpla.
 - El depósito en posesión del transportista. Es decir, cuando yo entrego la mercancía para que la transporte iberia, iberia no la sube directamente al avión, si no que está a lo mejor un par de días en el depósito/almacén, por tanto, si sufre daños durante ese tiempo en el depósito también debe el transportista responde ante estos daños.

Cuando hablamos de daños debe haber obligatoriamente daños reales que puedan demostrarse y cuantificarse patrimonialmente. Los daños hipotéticos, probables, morales, etc. es muy difícil que se reconozcan como daños y se cubran.

Por otra parte, debe demostrarse la relación causa-efecto. La causa de los daños. Es decir, tiene que poder demostrarse que el daño que se ha provocado ha surgido por el incumplimiento de los puntos anteriores.

Entra en juego la negligencia. Es necesario probar la negligencia ante la ley o por lo menos establecer la responsabilidad en la relación causa efecto de los daños. Como hay veces que muy complicado demostrar la negligencia, la ley permite dar por presunta la negligencia de manera objetiva (**responsabilidad objetiva**). Por lo

tanto, el que incumple debe responder. Otras veces la ley presume que hay negligencia y que si la ley llega con daños es por negligencia.

Quien reclama tiene la carga de la prueba, es decir, el que reclama un daño tiene que probar la negligencia del que ha causado el daño.

- **Excepciones en las que el transportista no tiene que ser el que responde a los daños (Art 106,108 LNA):**
 - Cuando el daño era consecuencia de la propia naturaleza o vicio de las cosas.
 - Si el embalaje es inadecuado.
 - Si el daño tiene su causa en un conflicto armado (transporte internacional)(Montreal)
 - Si los daños se han producido mientras la mercancía estaba en servicio de los agentes aduaneros. (Montreal).
 - Por razones meteorológicas que afecten a la seguridad y exijan deshacerse de la mercancía por la borda.
- **Regulaciones del retraso del convenio de Montreal:**
 - El retraso se regula de manera reticente. Es decir, hay discrepancias en cuanto al reconocimiento y asignación de responsabilidades en cuanto al retraso.
 - Permite que el transportista pueda demostrar que fue diligente y por eso el retraso.
 - El Art. 19 dice que no basta con demostrar que tú como transportista fuiste diligente si no que hace falta demostrar que la culpa fue de la otra parte, del que reclama.

¿EN QUÉ CONSISTE ESTA RESPONSABILIDAD?

En general se reconocen por pérdida y avería 17 derechos especiales de giro (DEG) por kilo de peso bruto salvo declaración previa de valor. El DEG es una unidad de medida que agrupa diferentes monedas (unidad monetaria).

Cuando lo que vas a transportar es de gran valor debe hacerse una declaración previa del valor de la mercancía para que sirva como prueba si después pasa algo.

El equipaje facturado son 1000 derechos especiales de giro y en transporte nacional hasta el límite del valor del transporte.

En general, en vuelos nacionales, la responsabilidad por avería, pérdida o retraso es el siguiente:

- 17 derechos especiales de giro (D.E.G) * kg (es una medida del banco mundial que tiene en cuenta distintas divisas) salvo que en el momento de cargarlo hagas una declaración de valor. Una declaración de valor conlleva un pago adicional.
- Por retraso se paga hasta el precio de transporte, no del billete.

CONTRATO DE TRANSPORTE DE PERSONAS/PASAJEROS

La peculiaridad de este contrato es que el contratante también es el objeto del transporte, y claro, como hay una persona que hay que transportarla y que además no se está quieta, esto va a condicionar el contrato.

CONTENIDO	TRANSPORTE DE PASAJEROS
Obligaciones del pasajero	<ul style="list-style-type: none">• Pagar el precio pactado (ver especialidad de transporte sucesivo) y gastos adicionales• Además, en segundo lugar, tiene la obligación de pagar todos los gastos que no estén previstos o en el contrato o en la legislación aplicable en el transcurso del viaje.• Facilitar cumplimiento del contrato de transporte (retraso en el embarque). Esto implica presentarse a la hora prefijada en el mostrados de facturación. Y si no te presentas a la hora prefijada estás incumpliendo el contrato. El transportista tendrá derecho a anular u plaza y no tendrá que devolverte nada. Si el contrato no dice otra cosa, por norma general se establecen 45 minuto.• Obedecer desembarque (cláusulas de retorno)• Facilitar la navegación aérea y su seguridad. Esto se hace siguiendo las instrucciones de su personal. Pero no solo durante el vuelo, también durante el embarque y desembarque. Voluntariamente asume la renuncia a sus derechos constitucionales. Sigue las órdenes del empresario y pierde el derecho de reunión, deambulación, de tránsito, de manifestación... Es una consideración de delito.• Cumplir las reglamentaciones o requisitos de entrada de los países.
Derechos del pasajero	<ul style="list-style-type: none">• Impresión del billete como artículo de legitimación. Es decir, exigir la expedición del billete o copia por pérdida.• ART 95 LNA. Se regulará según el desarrollo reglamentario. Es el RD 2047/1981 que establece que el pasajero tiene derecho de desistir del contrato y reclamar la devolución del precio si lo hace con una antelación mínima. Además, ese reglamento establece que, si es después de 24 horas, solo se podrá hacer un descuento máximo del 20% salvo que se den una serie de circunstancias que están recogidas en el reglamento. El derecho a desistir existe cuando se hace son suficiente antelación.• En trayectos cerrados y cuando haya escalas comerciales, que las realice la misma compañía y si la legislación del aeropuerto lo decide, tengo derecho en los billetes normales.• Derecho de consumo, pero son inferiores a los que va a prever la propia legislación.• Derecho de opción entre reembolso o finalización del viaje si se interrumpe (ya ha tenido que iniciarse) el vuelo (art. 94 LNA) (solo si es un trayecto nacional). Derecho a que me devuelvan la cuantía de lo que me queda de viaje o a un medio de transporte alternativo.• Derecho a ser indemnizado en caso de overbooking.• Stop-Over: Derecho a pernoctar en las escalas pactadas que consten en el billete en una ruta internacional siempre que la escala sea distinta al país de origen y de destino, todo el vuelo lo haga la misma compañía aérea, y el país de pernocta lo permita.• Información consumidor

CONTENIDO	TRANSPORTE DE PASAJEROS
Obligaciones del Transportista	<ul style="list-style-type: none"> • Pedir el billete, con todas las menciones mínimas que establece la LNA. • Expedición del título-valor o copia con todas las menciones • Transportar pasajeros: Llegada puede variar (si hay escalas) y equipaje de mano o facturado cuando se celebre este contrato. • Realizar vuelo conforme al pacto desde el origen pactado. • Stop-over • Transportar equipaje de mano o facturado, según acordado. • Gastos de manutención por interrupción del vuelo. • Asumir todos los gastos que deriven de cualquier interrupción del vuelo (hotel, manutención). • Tiene que realizar el vuelo en las condiciones y tiempo pactado. Si en el billete se dice que se tiene que hacer una escala se tiene que hacer. • Tiene que realizar el transporte en unas condiciones dignas mínimas.
Derechos del Transportista	<ul style="list-style-type: none"> • Recibir el precio pactado. • Art 96 LNA. El transportista queda facultado a excluir del transporte a aquellos pasajeros y su equipaje que puedan suponer un peligro para la seguridad o buen régimen de la aeronave por causa de enfermedad u otras causas. Es un derecho de admisión que ha de justificarse. <p>Hay un reglamento de la UE (1107/2006) que recoge los derechos y obligaciones de los discapacitados y que va en contra de las aerolíneas y los aeropuertos.</p>

Pregunta examen: ¿Puede un pasajero reclamar una indemnización mayor a la del límite máximo?

Si, siempre que el propio empresario no puede excluir su culpa o negligencia. ¿Cuáles son los límites? En caso de muerte son cien mil DEG, la compañía aérea no responde por más si demuestra la ausencia de culpa (es difícil). La LNA establece límites distintos, cosa que Montreal no hace. En caso de muerte o daños personales. La LNA establece límites distintos, cosa que Montreal no hace. Si tengo una incapacidad permanente que supera ese valor, quiero que apliquen Montreal antes que la LNA. Hay un límite de 1000 DEG por equipaje facturado, salvo que haya una declaración de valor en cuyo caso el daño límite será mayor. Para equipaje de mano serán 17 DEG por kg. O 500 DEG por unidad para equipajes facturados o de mano. Período de reclamación de 10 días (art. 24 LNA).

REGLAMENTO 261/2004. INCUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES Y DERECHOS.

En este reglamento se quita la necesidad de probar el daño ni el coste imperativo. Da por hecho de que cuando se han producido los eventos que considera (cancelación; gran retraso; denegación de embarque y cambio de clase) ya se supone que ha habido un daño. Establece objetivamente el daño que corresponde a esos supuestos. Simplemente hay que demostrar que se han producido tal hecho.

Cuando no hay daños materiales es muy difícil conseguir una indemnización. Los daños morales es más apropiado hablar de ellos en accidentes.

Se trata de una norma que establece un régimen de responsabilidad objetiva que por lo tanto no exige probar ni la culpa ni la negligencia del transportista.

Nota: Una cosa es el incumplimiento del contrato de transporte aéreo y otra cosa son los accidentes. En ambos casos hay daños que son contractuales. Los daños durante el contrato de transporte están previstos en una norma RD UE 261/2004, son dados normales para la ejecución del contrato de transporte aéreo. Los daños por accidentes también son contractuales, pero se regulan de una norma diferente, son daños infrecuentes y exigen una regulación especial. Es la misma tanto para el transporte de personas como el de mercancías.

Se va a aplicar en los vuelos regulares como a los no regulares (vuelo chárter, no hay contrato de transporte. El transportista responde ante terceros.)

Se aplica siempre a cualquier vuelo que salga en un aeropuerto de territorio comunitario.

El reglamento 261/2004 Reconoce la responsabilidad objetiva (que el transportista responde aunque haya sido diligente, tenga culpa o no responde objetivamente de los daños) del empresario. En el derecho mercantil, la responsabilidad que asume un empresario es la responsabilidad del contrato. La responsabilidad por incumplir el contrato implica lo siguiente. **En el reglamento 261 lo único que tengo que probar es que se han producido cierto hechos, incidentes que además están dentro de lo previsible, que son:**

- El retraso
- La cancelación
- La negación de embarque u overbooking.

Nota: fuera del reglamento 261/2004, es decir, en otros casos hay que demostrar y probar lo siguiente:

- Que haya daño.
- Que exista una relación de causa efecto y que haya daños.
- Que exista culpa y negligencia. Que se le puedan imputar esos daños y asuma los costes debido al incumplimiento. Tiene que haber una causa para que se asuman esos costes, tengo que demostrar que su comportamiento es inaceptable (tiene que ser algo que esté fuera del estándar). En ocasiones no hay que probar la culpa y la negligencia.

La culpa viene dada por el estándar en esa rama mercantil. ¿Cualquier otro empresario de esta rama en las mismas condiciones hubiera hecho lo mismo? Se exige más riesgo para responder.

Si no hay contrato, y alguien en su actividad causa daños a otro, que sea tercero. (Ejemplo del camión). Eso es una responsabilidad extracontractual, para tener que responder se exige menos culpa, porque el tercero no ha asumido ningún riesgo.

- **Ámbito de aplicación del reglamento 261/2004:**
 - Se aplica a los incumplimientos de ellos vuelos que cumplan las siguientes condiciones:
 - Vuelos
 - Regulares
 - No regulares
 - Y que partan (punto de origen) de:
 - Aeropuerto en territorio comunitario
 - Aeropuerto extracomunitario (sin asistencia y beneficios o compensación por estos supuestos de hecho) pero viajando con un transportista comunitario y distinto al territorio de la comunidad.
 - No se exige que sean equiparables.
- **Reglas Generales del reglamento 261/2004:**
 - El pago de los derechos del reglamento no impide:
 - El derecho de los pasajeros a solicitar una indemnización de la que se deducirá lo cobrado, salvo en el supuesto de renuncia voluntaria (por overbooking)
 - Ni que el transportista o un tercero ejerzan los derechos que le corresponden.
 - Los viajes combinados también se protegen por este reglamento, salvo que la cancelación de algún tramo sea voluntaria
 - Sobre el empresario aéreo pesa un deber de información a los pasajeros que está presente en todo el reglamento, tiene que
 - Avisar en mostrador y de forma visible: “en caso de denegación de embarque, cancelación o retraso de más de 2h solicite el texto donde están sus derechos en especial su derecho a compensación y asistencia”
 - Y, si sucede, entregar a cada pasajero afectado un impreso con todas las normas del Reglamento, así como la dirección del organismo nacional encargado de velar por el.
 - Toda cláusula que restrinja o niegue los derechos del pasajero (o cualquier pago inferior a lo que tiene derecho) se entenderá como no puesta y el pasajero tendrá derecho a reclamar.

RESPONSABILIDAD AÉREA

La responsabilidad va a ser objetiva, ni siquiera se va a exigir que haya daño. El empresario aéreo responde con que solo haya un contrato de transporte aéreo y que ha habido un retraso, overbooking o cancelación. No se necesita demostrar la culpa.

Antes del reglamento comunitario, estaban los convenios internacionales, pero trataban estas materias con normas muy leves y se tenían que demostrar los daños. Muchas veces, dependía del juez que tratara el caso. Era muy difícil demostrar el daño.

El reglamento, da por hecho que hay un daño (abstracto) y dice que la cancelación, retraso o overbooking dan lugar a una cuantía X de dinero.

Establece normas comunes en los artículos 8, 9.1 y 9.2. El artículo 7 regula la compensación económica. Y el art 4 habla de embarque, 5 de cancelación y 6 de retraso.

- El ART 8 establece un derecho de opción, el pasajero puede optar entre elegir o bien:
 - Un vuelo de vuelta al primer punto de partida lo más rápidamente posible, y si procede, el reembolso del trayecto no realizado. Se establece un reembolso inmediato.
 - O si sigo interesado en llegar al lugar de destino elijo en que medio de transporte alternativo puedo ir.
 - Puedo ir al destino final, pero en una fecha posterior.

Si el destino no es el aeropuerto no es el inicialmente previsto, la compañía aérea asume ese coste.

- El ART 9 se divide en 2:
 - Derecho a reclamar comida y bebida suficiente para el tiempo en que se esté.
 - Alojamiento en el hotel si necesita pernoctar una noche.
 - Traslados entre hotel y alojamiento.
- Art. 9.2
 - 2 llamadas de teléfono, fax o correo electrónico.

Tabla resumen de las consecuencias comunes de la responsabilidad aérea.

Artículo 8		
Elección del pasajero, puede entre:		
Vuelo de vuelta al primer punto de partida lo más rápidamente posible (y, si procede, reembolso del trayecto no realizado en 7 días de forma inmediata)	Transporte al destino final en condiciones de transporte comparable lo más rápidamente posible	Igual al anterior, pero en una fecha posterior, a elección del pasajero y si hay asientos disponibles.
Artículo 9.1	Artículo 9.2	Artículo 7
El transportista tendrá que ofrecer de forma gratuita: <ul style="list-style-type: none"> (a) Comida y refrescos (b) Alojamiento en hotel si el pasajero necesita pernoctar (c) Traslados entre aeropuertos y alojamientos 	Llamadas telefónicas	Compensación económica: como se regula para la denegación de embarque

- **Artículo 7 (desarrollado)**

LA CANCELACIÓN

Si hay una cancelación del vuelo, el pasajero elije según el artículo 8. Además, del derecho de asistencia en el artículo 9. Se tiene reconocido el derecho de compensación, ese derecho, es en el que me dan dinero, pero al ser cancelación se puede reducir o anular, si la compañía informa al pasajero con antelación necesaria de que va a haber una cancelación. Esa antelación necesaria está regulada, se tiene que:

- Informar de la cancelación al menos con dos semanas de antelación respecto de la hora de salida prevista o,
- Entre 2 semanas y 7 días y 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.
- 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.

Siempre que se informe a los pasajeros de la cancelación, deberá darse una explicación relativa a los posibles transportes alternativos.

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 aéreo encargado de efectuar el vuelo.

Un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no está obligado a pagar una compensación conforme al artículo 7 si puede probar que la cancelación se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables.

Puede evitarlo si prueba que las causas de la cancelación son extraordinarias que no podría haber evitado con medidas razonables.

Circunstancias extraordinarias son, por ejemplo, la nube de cenizas de Islandia, pero una huelga no es una circunstancia extraordinaria. No se puede extrapolar un conflicto interno a los pasajeros. Las huelgas de los controladores tampoco son circunstancias extraordinarias.

El reglamento establece que cuando hubiera falta de información, la carga de demostrarlo es de la compañía. Normalmente quien alega tiene que probar.

Cancelación			
<ul style="list-style-type: none">• Derecho de elección del art. 8 (incluido el reembolso)• Asistencia del art. 9 (alojamiento solo si se ofrece un transporte alternativo)	Derecho a compensación (igual que el overbooking del art. 7) Salvo que haya sido informado con antelación suficiente o se ofrezcan las siguientes alternativas:	<ul style="list-style-type: none">• Se le informa de la cancelación doce semanas desde la hora de salida prevista.	
		<ul style="list-style-type: none">• Se le informa con antelación respecto a la salida de entre 2 semanas y 7 días	<ul style="list-style-type: none">• Se le ofrece transporte alternativo que salga con no más de 2 horas de adelanto y llegue con menos de 4 horas de retraso
		<ul style="list-style-type: none">• Se le informa con menos de 7 días respecto de la hora de salida	<ul style="list-style-type: none">• Se le ofrece transporte alternativo que salga con no más de 1 hora de adelanto y llegue con menos de 2 horas de retraso.
No habrá derecho de compensación si el transportista prueba que las causas de la cancelación son <i>circunstancias extraordinarias</i> que no se podrían haber evitado con medidas razonables.			

RETRASO

Solo está incluido en el transporte interno, en el internacional, la compañía se podría librar. Si se considera que hay retraso, tendrá derecho al art 9.

El retraso del vuelo solo da derecho al pasajero cuando se trate de un gran retraso (solo hay retraso de duración determinada). Se incluye como un incumplimiento, pero solo hay cuando se realice un gran retraso de más de:

- 2 h o + en vuelos de 1500 km (incluidos).
- 3 h o + para intracomunitarios de más de 1500km.
- 3 h o + para vuelos extracomunitarios entre 1500 y 3500 km
- 4 h o + para todos los demás vuelos

Solo entonces el pasajero tendrá los siguientes derechos:

- Derecho de asistencia en los términos del ART 9 (apartados 1 y 2).
- Derecho de alojamiento y traslado.
- Tendrá derecho a la atención según el ART 8 cuando se trate de un retraso superior a las 5 horas.
- Desde la doctrina *surgeon* se interpreta que el derecho de compensación del artículo 7 se tiene que aplicar a los grandes retrasos y en las condiciones de las cancelaciones.

“En cualquier caso se ofrecerá asistencia dentro de los límites de tiempo establecidos más arriba con respecto a cada tramo de distancia”

El reglamento 889/2002 lo hemos visto en transporte de equipajes y se da en el tema de accidentes, pero también completa la normativa de los retrasos.

Establece que además de que si ese retraso provocase un daño, que el pasajero pruebe (regulación antigua, ya no se necesita daño).

Podrá solicitar 4150 DEG como máximo si el pasajero prueba el daño. Pero este daño depende de cumplimiento del reglamento 261/2004

Además, entonces, el empresario se exonera de esta responsabilidad por retraso si prueba diligencia suya o de sus empleados, o que les fue posible evitarlo (ART 19 Montreal) Por eso, el límite de 4150 DEG no se aplica si el pasajero prueba el dolo o temeridad grave del empresario (art 22.5 Montreal)

Además, el empresario se exonera o limita su responsabilidad si prueba culpa total o parcial del pasajero (ART 20 Montreal)

Tabla resumen RETRASO

Hay GRAN retraso si el vuelo se retrasa un mínimo de: <ul style="list-style-type: none">• 2 horas o más en vuelos de hasta 1500 km (incluido)• 3 horas o más para intracomunitarios de más de 1500km• Tres horas o más para extracomunitarios de entre 1500-3500km• Cuatro horas o más para todos los demás vuelos	<ul style="list-style-type: none">• Asistencia en los términos del art. 9 (ap. 1ª y 2)• Alojamiento y traslados (9.1.b y 9.1.c) si “el retraso implica salir como mínimo al día siguiente a la hora previamente anunciada” le ofrece un transporte alternativo• Opción del art. 8.1 cuando se trate de un retraso superior a 5 horas.	<ul style="list-style-type: none">• Derecho a una compensación (igual que en overbooking del art. 7) <p>La doctrina Surgeon ha reconocido el Derecho de Compensación del art. 7 a los grandes retrasos y en las condiciones de las cancelaciones.</p>
El Reglamento 889/2002 limita la indemnización máxima por retraso: 4150 DEG y siempre que el pasajero pruebe el daño (pero en los términos del Reglamento 261/2004).		
Además, el empresario se exonera si prueba su diligencia o la de sus empleados, o que les fue imposible evitarlo (igual 19 Montreal) Por eso, el límite de 4150 DEG (SDR) no se aplica si el pasajero prueba su dolo o temeridad grave (art. 22.5 Montreal)		
También se exonera o reduce su responsabilidad si prueba culpa total o parcial del pasajero (art. 20 Montreal)		

Problema de como compaginar el EU 261/2004 con el reglamento de mercancías y equipajes (889/2002). El retraso tiene una regulación caótica al mezclar dos reglamentos. El problema es que las compañías aéreas dicen que hay retraso para evitar decir que hay cancelaciones.

OVERBOOKING

Cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo prevea que tendrá que denegar el embarque en un vuelo, deberá, en primer lugar, pedir que se presenten voluntarios que renuncien a sus reservas a cambio de determinados beneficios, en las condiciones que acuerden el pasajero interesado y el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo. Los voluntarios recibirán asistencia de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8, además de los beneficios mencionados en este apartado.

En caso de que el número de voluntarios no sea suficiente para que los restantes pasajeros con reservas puedan ser embarcados en dicho vuelo, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo podrá denegar el embarque a los pasajeros contra la voluntad de éstos.

En caso de que deniegue el embarque a los pasajeros contra la voluntad de éstos, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo deberá compensarles inmediatamente de conformidad con el artículo 7 y prestarles asistencia de conformidad con los artículos 8 y 9.

Solicitud de voluntarios (renuncia a su reserva a cambio de otros beneficios, estos voluntarios tienen derecho a asistencia del art 8) o elección por la compañía. Estos perjudicados forzosos tendrán derecho a:

- **Compensación inmediata**, a abonar en metálico, cheque o transferencia y solo si el pasajero lo permite, en bonos de viaje o servicios de:
 - 250€ para vuelos de menos de 1500km.
 - 400€ para vuelos intracomunitarios de más de 1500km.
 - 400€ para vuelos extracomunitarios entre 1500 y 3500 km.
 - 600€ para los demás.
- Con la reducción al 50% si se le ofrece un vuelo que no llegue respecto a la hora prevista de llegada con un retraso de:
 - 2 h para todos los vuelos de hasta 1500km
 - 3 h para los vuelos intracomunitarios de más de 1500km
 - 3 h para los extracomunitarios 1500 a 3500km
 - 4 hora para los demás

El pasajero podrá exigir los derechos de los art 8 y 9.

Denegación de embarque u Overbooking			
Solicitud de voluntarios (renuncia a la reserva a cambio de beneficios)	Si no, selección de la empresa. Los elegidos tendrán derecho a:	Compensación inmediata (metálico, cheque, o transferencia, bonos)	Con reducción del 50% si se le ofrece un vuelo que no llegue, respecto a la hora prevista de llegada, con un retraso de:
Derecho a la asistencia de ellos arts. 8 y 9 (en cualquier caso)	<ul style="list-style-type: none">• 250€ para vuelos de menos de 1500km• 400 € para vuelos intracomunitarios de más de 1500	<ul style="list-style-type: none">• Dos horas para todos los vuelos de hasta 1500km• Tres horas para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1500km	

- Transporte alternativo	• 400€ para vuelos extracomunitarios entre 1500 y 3500km	• Tres horas para todos los vuelos extracomunitarios de entre 1500 y 3500km
- Manutención	• 600€ para los demás	• y 4 horas para todos los demás.

CAMBIO DE CLASE DE VIAJE

- A una superior no da derecho a exigir nada por incumplimiento del contrato al transportista.
- A una clase inferior, indemnización inmediata en menos de 7 días:
 - 30% del precio del billete si el vuelo es hasta 1500km
 - 50% para vuelos intracomunitarios de más de 1500km
 - 75% para vuelos intracomunitarios entre UE y territorios franceses de ultramar
 - 50% para vuelos extracomunitarios de entre 1500 y 3500km
 - 75% para vuelos extracomunitarios de más de 3500km