

LA DOCUMENTACIÓN EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE PERSONAS Y DE MERCANCÍAS

DOCUMENTS IN CONTRACTS OF AIR CARRIAGE OF PASSENGERS AND GOODS

Luis Alberto Marco Arcalá*
Universidad de Zaragoza

The need of documentation is evident in all different aspects and activities inside of air carriage of passengers and goods, including, of course, the contracts for the provision of this kind of services. However, it is also true that the most relevant documentary instruments in these contracts not only have their own peculiar features, but are also immersed in a process of evolution marked by various phenomena.

In this article, the author analyzes the main documentary in the contracts of air carriage of passengers and goods, with special focus on its legal character, functions, composition, way of working, among others. In the same way, he addresses the phenomenon of documental digitization and the effects the COVID-19 pandemic on the different aspects of air carriage. Lastly, he formulates a critical assessment in concerning with the future prospects of this field.

KEYWORDS: *Air and Space law; air transport; air transport contract; transport documents; air passenger rights.*

Es evidente la necesidad de documentación en todos los diferentes aspectos y actividades del transporte aéreo de personas y de mercancías, lo que, por supuesto, incluye los contratos que tienen por objeto la prestación de este tipo de servicios. Sin embargo, los principales títulos documentales presentes en estos contratos no solo cuentan con sus peculiares características, sino que además se hallan inmersos en un proceso de evolución marcado por diversos fenómenos.

En el presente artículo, el autor analiza los principales títulos documentales en los contratos de transporte aéreo de personas y de mercancías, haciendo especial énfasis en su naturaleza jurídica, funciones, estructura, funcionamiento, entre otros. De igual manera, aborda el fenómeno de la digitalización documental y los efectos de la pandemia del COVID-19 en los diferentes aspectos del transporte aéreo. Finalmente, formula una valoración crítica en relación con las perspectivas de futuro en este ámbito.

PALABRAS CLAVE: *Derecho aeronáutico; transporte aéreo; contrato de transporte aéreo; documentos de transporte; derechos de los pasajeros aéreos.*

* Abogado. Doctor en Derecho por la Escuela de Práctica Jurídica de la Facultad de Derecho de Zaragoza (Zaragoza, España), con premio extraordinario. Exmiembro de la Junta de la Facultad de Derecho de Zaragoza. Exmiembro de la Comisión Permanente del Departamento de Derecho de la Empresa de la Facultad de Derecho de Zaragoza. Profesor Titular de Derecho Mercantil de la Universidad de Zaragoza (Zaragoza, España). Miembro de la Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA). Colegiado (no ejerciente) del Real e Ilustre Colegio de Abogados de Zaragoza (REICAZ), y miembro activo de la Sección de Propiedad Intelectual e Industrial de la misma institución. Contacto: lmarco@unizar.es.

El presente trabajo fue realizado en el marco del Proyecto de Investigación del MEC Hacia un régimen integrado del transporte de personas y carga (plataformas logísticas) (Ref. DER 2016-76936-R).

Nota del Editor: El presente artículo fue recibido por el Consejo Ejecutivo de THÉMIS-Revista de Derecho el 18 de enero de 2021, y aceptado por el mismo el 16 de febrero de 2022.

I. PRELIMINAR: LOS TÍTULOS DOCUMENTALES EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

Resulta a todas luces evidente la necesidad de soportes documentales en todos los diferentes aspectos y actividades del transporte aéreo, necesidad que, por supuesto, se extiende a los contratos que tienen por objeto la realización de tales transportes –bien sean de personas o pasajeros, bien de mercancías o bienes– ello a pesar del inicial carácter consensual que suelen revestir ambos tipos de contratos en la mayor parte de los ordenamientos comparados, y que se desprende en el derecho español de la aplicación general a estos contratos de los artículos 1258 del Código Civil y 51 del Código de Comercio¹. Y de esta necesidad trae causa la notable importancia que ha revestido y reviste la documentación en los contratos de transporte aéreo de personas y de mercancías, importancia que ha permanecido inalterada desde los mismos inicios de la navegación aérea hasta la actualidad, y que incluso, si cabe, ha cobrado mayor entidad en los últimos tiempos por los desarrollos más recientes en esta materia, la cual, desde luego, va a ser el objeto del presente trabajo.

A. La complejidad de la documentación en el transporte aéreo

Las peculiares y aceleradas circunstancias del transporte aéreo de pasajeros y de mercancías, en particular la irrupción de las tecnologías de la información y la comunicación, de un lado, y la incidencia de la pandemia del COVID-19², de otro, como se verá más adelante, han redundado en un considerable incremento de la cada vez mayor complejidad de la documentación en los contratos de transporte aéreo de pasajeros y de mercancías, puesto que ya son varios y muy diversos entre sí los diferentes títulos documentales que pueden verse emitidos en el marco de dichos contratos. En este último punto, es imprescindible introducir una mínima pero nada desdeñable precisión, y es que la presente comunicación tan sólo puede entrar a desglosar la documentación de carácter mercantil o de naturaleza jurídico-pública en tales contratos, sin que sea posible abarcar otros posibles documentos de relevancia en este ámbito y de marcado carácter jurídico-público, como pueden ser los documentos administrativos o aduaneros en el transporte aéreo, cuya amplitud excede con mucho de los límites de este estudio³. En otro orden de co-

¹ En este sentido, aunque en relación con la Sección 1ra del Capítulo XII (arts. 92 a 101), sobre el contrato de transporte aéreo, de la vigente Ley española 48/1060 de 21 julio, de Navegación Aérea (en adelante, LNA), y también con los artículos. 3.2, 4.4, 5.2 y 9 del Convenio de Varsovia (en adelante, CV) de 12 octubre 1929 para la unificación de ciertas reglas del transporte aéreo internacional (Instrumento de Ratificación de España de 31 enero 1930), en su vigente versión, actualizada mediante el Protocolo de La Haya de 28 septiembre 1955 (Instrumento de Ratificación de España de 6 diciembre 1965), y por los Protocolos de Montreal número 1, 2 y 4, todos ellos de 25 septiembre 1975 (Instrumentos de Ratificación de España todos ellos de 20 diciembre 1984), entre algún otro protocolo adicional que los complementa (generalmente designados todos ellos como 'instrumentos conexos') en lo que se ha dado en denominar globalmente el Sistema de Varsovia (en adelante, SV). Para ampliar información sobre el mismo, véase a Mapelli López (1968), Petit Lavall, & Guerrero Lebrón (2010) y de Paz Martín (2006). Asimismo, los artículos 3.5 y 9 del Convenio de Montreal (en adelante, CM), de 28 mayo 1999, para la unificación de ciertas reglas del transporte aéreo internacional (Instrumento de Ratificación de España de 4 junio 2002, y Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 abril 2001, por el que la UE se adhirió al CM), en los que se establece que la ausencia de los títulos documentales en los contratos de transporte aéreo de pasajeros y de mercancías no afectará a la validez de dichos contratos; véase a Morillas Jarillo et al. (2014), Hernández Sainz (2014), Ferrer Tapia (2013), pp. 44-45, Sierra Noguero (2020), pp. 231 y 249-250, Zubiri de Salinas (2017), pp. 267, Rojo Álvarez-Manzaneda (2015b), Marco Alcalá (2016). Fuera de nuestras fronteras, véase Folchi (2015), especialmente volumen 1, pp. 457-556 y volumen 2, pp. 381-384, Tamayo Jaramillo (1991), p. 31, entre otros muchos autores, así como las sentencias de 10 mayo 2006 de la Audiencia Provincial de Las Palmas de Gran Canaria, Sección 1 (AC 2006\1009) –en la que se admitió la resolución extracontractual del transporte aéreo por causas de fuerza mayor y por no haberse acreditado debidamente por el transportista aéreo que la imposibilidad de cancelación del vuelo había sido expresamente incluida en las condiciones generales del contrato– y de 13 octubre 2008 de la Audiencia Provincial de Valencia, Sección 9 (AC 2008\2072) –en la que el viajero se vio obligado a pagar dos billetes aéreos de los que no hizo uso por no haber desistido de su derecho ya adquirido en virtud de un contrato perfecto–. Por lo demás, y como indican Tamayo Jaramillo (1991) y Guzmán Escobar (2003), el contrato de transporte aéreo de mercancías es consensual y no real, puesto que se perfecciona por el mero consentimiento de las partes, si bien la ejecución del transporte pactado no se inicia hasta la entrega de las mercancías al transportista aéreo.

² Aunque se han planteado diferentes opciones a este respecto, por supuesto todas ellas tan legítimas como debatibles, en este trabajo se ha optado por seguir las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (en adelante, OMS) y de la Real Academia de la Lengua Española (en adelante, RAE) en torno a la designación de este fenómeno y por tanto se hace referencia al mismo como 'pandemia', y se escribe la voz 'COVID-19' en mayúsculas y en género masculino.

³ Así, por ejemplo, entre la documentación administrativa y aduanera en los contratos de transporte aéreo de mercancías destacan especialmente, entre otros muchos, el manifiesto aéreo, o de carga aérea que, como su propio nombre indica, es el manifiesto en el que se detallan las mercancías transportadas en el avión, y que debe de ser presentado ante las autoridades aduaneras del país de destino a la llegada de la aeronave al aeropuerto como primer trámite del despacho a libre práctica de tales mercancías, y los documentos aduaneros, que dependen de la normativa al respecto de cada Estado. En la UE, son las declaraciones de aduana, reguladas en los artículos 158 y ss. del Código Aduanero de la

sas, incluso la propia documentación estrictamente mercantil de los contratos de transporte aéreo de pasajeros y de mercancías ha experimentado un notable crecimiento en el momento actual, al menos si se compara con su reducido elenco en los inicios de la navegación aérea y quizá más en relación con los contratos de transporte aéreo de mercancías⁴ que en los contratos de transporte aéreo de pasajeros⁵. Lo que, por ende, muestra un evidente desequilibrio y un notable contraste entre unos y otros tipos de contratos de transporte aéreo. De ahí que el análisis de tales documentos revista no pocas dificultades y requiera tener en cuenta numerosos elementos, lo que hace mucho más difícil y complicado un hipotético tratamiento unitario de la documentación en estos contratos, con repercusiones adicionales en cuestiones tales como su progresiva digitalización, a tratar ulteriormente como ya se indicó con anterioridad.

B. Los títulos documentales en los contratos de transporte aéreo de personas y de mercancías

Como paso inicial en el presente estudio, se hace necesario delimitar el objeto del mismo, a saber, los diferentes títulos documentales utilizados en ambos tipos de contratos.

1. Enumeración

Aunque sus denominaciones concretas pueden variar mucho en función de las opciones de política

legislativa en cada ordenamiento y de las posibles preferencias de cada transportista aéreo, tales documentos son los que van a ser brevemente descritos a renglón seguido, tanto en relación con el contrato de transporte aéreo de personas como en lo tocante al contrato de transporte aéreo de mercancías, pero por separado, puesto que tales documentos difieren en buena medida en uno y otro tipo de contrato.

a. En el contrato de transporte aéreo de personas

Son los siguientes:

- El billete de transporte como documento contractual y título documental paradigmático en el contrato de transporte aéreo de pasajeros.
- El talón de equipaje como documento separado del billete de transporte, que suele ser opcional para el transportista aéreo y, por ello, bastante infrecuente en la práctica, dado que sus contenidos suelen estar incluidos en el propio billete de transporte⁶.
- La tarjeta de embarque como documento de control administrativo que permite al transportista aéreo cumplir con su obligación de elaborar una lista de los pasajeros reales y efectivos, es decir, quienes han llegado a acceder a la aeronave.

Unión Europea (en adelante, CadUE), aprobado por Reglamento 952/2013/UE, del Parlamento Europeo (PE en adelante) y del Consejo (Refundición), de 9 octubre 2013. El CadUE se aplica en España mediante la OM de 9 mayo 2011, por la que se regula el procedimiento de entrada y presentación de mercancías introducidas en el territorio aduanero comunitario y la declaración sumaria de depósito temporal, así como la declaración sumaria de salida y la notificación de reexportación en el marco de los procedimientos de salida de las mercancías de dicho territorio, modificada y actualizada por la OM de 29 diciembre 2014. Es muy conveniente, cuando no imprescindible, que los datos relativos al contrato de transporte aéreo de mercancías (por ejemplo, en cuanto a la descripción y enumeración de dichas mercancías) consignados en la documentación administrativa y aduanera coincidan con los datos que se hayan hecho constar en la documentación mercantil de dicho contrato, especialmente si se tiene en cuenta el obvio valor probatorio que asimismo reviste esta documentación ante las instancias administrativas, aduaneras y judiciales. También en lo referente a la supervisión del mercado y al control de aduanas, como se desprende, en la jurisprudencia española, de pronunciamientos tales como, entre otros, las sentencias de 12 de julio de 1999 de la Sala de lo Contenciosos Administrativo Sección 2 del Tribunal Supremo (RJ 1999, 5142), de 28 de junio de 2010 de la Sala de lo Contencioso Administrativo Sección 8 del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (JUR 2010, 320407) y de 15 de diciembre de 2008 de la Sala de lo Contencioso Administrativo Sección 7 de la Audiencia Nacional (JUR 2009, 34881), en los que se ventilaron diferentes cuestiones planteadas, entre otros motivos, por la discordancia entre la información plasmada en la carta de porte aéreo y la documentación aduanera en los transportes aéreos de mercancías de carácter internacional.

⁴ De nuevo se puede utilizar como ejemplo el paso de la carta de porte aéreo como único documento en los inicios de los contratos de transporte aéreo de mercancías y a la cual se han venido a sumar con posterioridad el recibo de carga como posible documento alternativo, de una parte, y el documento relativo a la naturaleza de la carga en algunos supuestos, de otra, este último introducido mediante el artículo 6 del CM. Sobre este Convenio en general, véase Arroyo Martínez (2006), especialmente pp. 193-207, Zunarelli & Comenale Pinto (2013), especialmente pp. 433-440, Morillas Jarillo et al. (2014), Folchi (2017), Mendes De Leon (2017), especialmente pp. 149-257, Petit Lavall, & Guerrero Lebrón (2010), Lozano Romeral (2005), Morales Rodríguez (2008) y Aragone Coppola (2012), entre otros muchos autores.

⁵ Para ampliar información en este punto, véase Guerrero Lebrón (2003), Marco Arcalá (2016), pp. 89-96, y Pérez Millán (2007), entre otros autores.

⁶ Así se desprende de los artículos 99 y 100 de la LNA, en particular su artículo 99.1; sobre este precepto y el talón de equipaje en la LNA, y en el CV y el CM, véase Morillas Jarillo et al. (2014), pp. 592-593, Ferrer Tapia (2013) pp. 99-100, y Marco Arcalá (2016), pp. 85-87, entre otros autores.

b. *En el contrato de transporte aéreo de mercancías*

Son los siguientes:

- La carta de porte aéreo como documento jurídico-privado propio del contrato de transporte aéreo de mercancías, denominada ‘talón de transportes’ en los artículos 102, 102 y 111 de la LNA española⁷, frente a la designación habitual e internacionalmente generalizada de carta de porte aéreo.
- El recibo de las mercancías como título documental acreditativo del cumplimiento de la obligación de entrega de las mismas en este contrato.
- El documento relativo a la naturaleza de la carga, figura relativamente reciente, que paso a verse jurídicamente configurada en el artículo 6 del CM, con un carácter claramente opcional, salvo que pueda venir imperativamente requerido en función de las formalidades de aduana, policía u otras autoridades administrativas.

2. Naturaleza y principales funciones

También ambos extremos difieren en buena medida en el contrato de transporte aéreo de personas y de mercancías, y por ello deben de ser sucintamente comentados por separado en uno y otro tipo de contrato.

a. *En el contrato de transporte aéreo de personas*

Las funciones básicas que se han venido atribuyendo al billete en el transporte aéreo de viajeros o pasajeros han sido, de una parte, acreditar la existencia y el contenido de este contrato, y de otra, facilitar al pasajero el ejercicio de los derechos que se le reconocen frente al transportista aéreo en virtud de dicho contrato y de la legislación vigente aplicable al mismo⁸. De este modo, y

teniendo en cuenta estas dos finalidades propias del billete de transporte aéreo, la calificación jurídica del mismo puede oscilar entre dos opciones distintas, aunque no necesariamente excluyentes entre sí y que vienen a ser las que a continuación se exponen.

– El billete como documento de legitimación

Dentro de la concepción más clásica y extendida en torno al billete en el transporte aéreo de pasajeros, este título viene a ser concebido como un título de legitimación. Esto es, como una suerte de títulos-valores impropios en los que puede ser apreciado alguno de los rasgos propios de los títulos representativos de las mercancías –como es la legitimación por la posesión– y que permite al pasajero ejercitar su derecho al traslado. De la misma forma, permite al transportista aéreo comprobar fehacientemente la existencia de este derecho y llevar a cabo los oportunos controles de policía administrativa en la práctica de esta actividad⁹.

– El billete como documento probatorio

En otra orientación más reciente, el billete se contempla como un documento exigido en el plano administrativo y con una finalidad más bien probatoria en relación con la existencia del contrato de transporte aéreo de pasajeros, si bien con un valor meramente ordinario y no cualificado a este respecto, puesto que se podrían admitir otras pruebas en contrario¹⁰. Ello es debido, sin ningún género de dudas, a la incidencia en este tipo de contratos de otras disposiciones en principio ajenas al derecho de transportes y de marcado carácter tuitivo, como son la normativa de la UE en materia de protección del pasajero aéreo, de un lado, y de la legislación en materia de protección de los consumidores y usuarios (obviamente aplicable a los viajeros en toda clase de transportes de personas, incluido desde luego el transporte aéreo), de otro, sobre las que se volverá posteriormente en el epígrafe siguiente de este trabajo. De este modo, se podrían acreditar, en su caso, la existencia y el contenido del contra-

⁷ Sobre el talón de transporte en la LNA y en el contrato de transporte aéreo de mercancías, véase Arroyo Martínez (2006), Morillas Jarillo et al. (2014), pp. 671-674, Lozano Romeral (2005) y Petit Lavall, & Guerrero Lebrón (2010), entre otros muchos autores.

⁸ En este sentido y para ampliar información, véase a Marco Arcalá (2016), pp. 77-82.

⁹ En este sentido, véase a Zubiri de Salinas (2017) p. 524, Morillas Jarillo et al. (2014), p. 591, Ferrer Tapia (2013) pp. 113-114, Hernández Sainz (2014) p. 1047, y a Pérez Millán (2007), entre otros autores.

¹⁰ Así se reconoce igualmente entre la doctrina cit. *supra* en la n. anterior. Asimismo, se ha confirmado en lo tocante al valor probatorio del billete de transporte aéreo en la sentencia de 22 marzo de 2010 del Juzgado de lo Mercantil Número 2 de Palma de Mallorca (AC 2014\2143), en relación con la prueba de la existencia de una cláusula *no show* en el contrato de transporte aéreo (sobre la misma, véase Lyczkowska (2012a), en lo que hace la prueba necesaria para reclamar las compensaciones por retraso previstas en la normativa de protección de los pasajeros aéreos en la UE (vid. *infra*), entre otros muchos pronunciamientos.

to de transporte aéreo de personas y se puedan ejercitar los derechos derivados del mismo por otros medios adicionales distintos del billete, y no única y exclusivamente utilizando este título documental. Así se desprende, por ejemplo, de los ya indicados artículos 3.2 del CV y 3.5 del CM, en relación con el transporte aéreo, y de algunos fallos en primera instancia dentro de nuestra jurisprudencia interna¹¹.

Conviene recalcar que, como ya se ha indicado *supra*, ambas posiciones no se contradicen ni se excluyen (o, cuando menos, no necesariamente), sino que más bien se complementan la una a la otra, habida cuenta de que, si el billete en el transporte aéreo de personas ha excedido los contornos de la figura de los títulos de legitimación, ha sido con una finalidad tuitiva. Esto es, a efectos de protección del viajero y sólo a estos efectos, es decir, hasta donde sea necesario para hacer más accesible el ejercicio de derechos complementarios diferentes al traslado del pasajero hasta su punto de destino final como prestación principal en este contrato (sería el caso de la percepción de indemnizaciones de seguros vinculados al transporte, si así procediese). De este modo, el billete de transporte mantendría su carácter de título de legitimación, especialmente por venir requerido por las necesidades de control que derivan de la normativa de ordenación del sector aéreo. En suma, este fenómeno no consiste en una mutación absoluta y diametral de la naturaleza del billete en el transporte aéreo, sino más bien de una progresiva ampliación y acumulación de sus funciones que ha dado lugar a que rebasa su finalidad habitual como título de legitimación para el acceso al transporte, para la cual se había mostrado como un instrumento muy idóneo. Menos adecuado se ha revelado el billete en el transporte aéreo como vía para la consecución de estos nuevos fines a los que ahora debe responder, y quizá por ello en este nuevo y más amplio ámbito no pase de ser más que un mero medio de prueba¹².

b. *En el contrato de transporte aéreo de mercancías*

También en el ámbito del transporte aéreo de mercancías se ha venido planteando un intenso debate sobre la configuración de los documentos mercantiles ligados a este contrato. Debate que, por lo demás, se ha visto muy influido por circunstancias tales como el cada vez es más generalizado el tratamiento digital de estos documentos, de ahí que deba de ser objeto de una sucinta descripción.

- La controvertida naturaleza de los documentos mercantiles en el transporte aéreo de mercancías

En una primera aproximación, los documentos mercantiles en el contrato de transporte aéreo de mercancías responden a fines esencialmente instrumentales, que consisten básicamente en la identificación y eventual disposición sobre las mercancías transportadas, de una parte, y en la prueba del contrato de transporte aéreo y de sus distintos contenidos, de otra¹³. Esta lectura poco reflexiva podría llevar a calificar sin más a los referidos documentos como títulos representativos de las mercancías transportadas, tal y como sucede e incluso viene a ser habitual en relación con otros medios de transporte, en particular en la navegación marítima vinculado a el conocimiento de embarque¹⁴. Sin embargo, no se trata del mismo supuesto en el contrato de transporte aéreo de mercancías, en el que se observa una idiosincrasia peculiar y específica que excluye la conveniencia de que su documentación revista una naturaleza semejante, sobre todo por la mayor celeridad con la que se lleva a cabo esta modalidad de transporte¹⁵. Ello, como es evidente, supone la innecesidad de que la titularidad sobre las mercancías transportadas se vea incorporada a documentos que permitan la plena transmisión de las mismas, o en su caso su pignoración, por la sola transmisión conforme a derecho de estos documentos. Sin embargo, son estas las principales cualidades que caracterizan

¹¹ Vid. *supra* n. anterior.

¹² En sentido similar, véase a Hernández Sainz (2014) y Ferrer Tapia (2013) pp. 108-111, y a Marco Arcalá (2016), pp. 80-82.

¹³ En los inicios de la navegación aérea, y de acuerdo con el artículo 9 del CV en su versión inicial, la carta de porte aéreo cumplía una función adicional, como era la de permitir al transportista aéreo prevalerse de las limitaciones de responsabilidad establecidas en los artículos 17 a 31 del CV (así lo indica Morillas Jarillo *et al.* [2014], p. 671), si bien en la actualidad esta exigencia ha desaparecido en la vigente versión de este Convenio, actualizada mediante el Protocolo de Montreal número 4, en el marco del SV; para ampliar información al respecto, véase la doctrina sobre el SV cit. *supra* en la n. 1.

¹⁴ Sobre el conocimiento de embarque, véase a Recalde Castells (1992), el mismo autor (2012) y (1994); Molins Fernández (2000); Fontestad Portalés (2007); Arroyo Martínez (2016); Ramírez Otero (2012); Peláez (1984); Martínez Jiménez (1989); Carney, & de Ros (2002); Galán Corona (1983); Zubiri De Salinas (2005), y de la misma autora (2007a) y (2007b); y a Sáez Álvarez (2020); entre otros muchos autores.

¹⁵ En sentido similar, véase a Morillas Jarillo et al. (2014) y a Petit Lavall, & Guerrero Lebrón (2010), pp. 348.

a los títulos representativos de las mercancías, al menos en una noción rigurosa de los mismos y puesto que, salvo alguna excepción muy aislada¹⁶, los documentos en el contrato de transporte aéreo de carga carecen de tales rasgos, no pueden ser incluidos entre los referidos títulos, al menos no *stricto sensu*.

- La relevancia y las principales funciones de estos documentos en la actualidad

Pese a lo que se acaba de exponer, y contra lo que pudiera parecer *prima facie*, esta inicial imposibilidad de atribuir a los documentos ligados al contrato de transporte aéreo de mercancías la naturaleza de los títulos representativos de las mercancías propiamente dichos no merma en modo alguno la relevancia que siguen revistiendo tales documentos. Dicha relevancia se basa, no tanto en su configuración legal, sino cuanto en sus ya comentados fines de identificación y disposición de las mercancías transportadas, y de medio de prueba del contrato, ambas nada desdeñables y que no por instrumentales resultan menos relevantes. En otro orden de cosas, también se confiere a tales documentos en las principales convenciones internacionales sobre el transporte aéreo –ya citadas *supra*¹⁷– un importante papel de cara al ejercicio del derecho de disposición del expedidor sobre la mercancía transportada, puesto que tal ejercicio se halla supeditado en buena medida a la tenencia y presentación de la carta de porte aéreo o del recibo de carga al transportista aéreo, que se exonera de responsabilidad frente a posibles

terceros si ha exigido la referida presentación de tales documentos al expedidor para ejercitar este derecho de disposición (arts. 12.3 del SV y 12.3 del CM). Es este el principal argumento que justifica la calificación de estos documentos, por lo demás generalizada, y en especial en lo tocante a la carta de porte aéreo, como títulos de legitimación. Quizá por esta razón haya sectores muy autorizados de la doctrina que reconducen la carta de porte aéreo a esta categoría¹⁸, si bien en un sentido muy amplio. No obstante, aunque la carta de porte aéreo y el recibo de carga revistan a todas luces la cualidad de la legitimación por la posesión, lo cierto es que no reúnen las restantes características de los títulos representativos de las mercancías, lo que, a nuestro modesto parecer, impide incardinarlos en semejante *status*, al menos no en su concepción más estricta y rigurosa, como se ha venido reiterando con anterioridad¹⁹.

II. EL MARCO NORMATIVO DE LA DOCUMENTACIÓN EN LOS CONTRATOS DE TRANSPORTE AÉREO DE PERSONAS Y DE MERCANCÍAS

La regulación de la documentación mercantil en los contratos de transporte aéreo de personas y de mercancías adolece en ambos tipos de contratos de una notable fragmentación y de una dispersión extrema, desde un punto de vista cuantitativo, por ser muchas las normas a tener en cuenta y, asimismo, en un plano netamente cualitativo, por ser tales normas de muy diversa índole y configuración unas de otras. No obstante, esta característica general, a la sazón nada deseable, es prácticamente

¹⁶ Sería el caso de la opción establecida en un tercer párrafo añadido al artículo 15 del CV en su versión modificada por uno de sus llamados 'instrumentos conexos' (vid *supra* n. 1), concretamente el Protocolo Adicional de La Haya de 28 septiembre 1955. En virtud de dicha norma, de obvio carácter dispositivo, nada impide en esta versión de la CV que las partes del contrato de transporte puedan emitir una carta de porte aéreo negociable si así lo estiman oportuno. Sin embargo, este tercer párrafo ha desaparecido de la actual versión del artículo 15 del SV, por lo que esta posibilidad sólo se dará en los transportes aéreos de mercancías a los que resulte aplicable la legislación de algún Estado que haya ratificado el CV en su versión modificada por el susodicho Protocolo de La Haya de 1955, sin haber ratificado con posterioridad sus ulteriores modificaciones en la versión más reciente del SV, en la que ya no se contempla la referida opción.

¹⁷ Vid. *supra* n. 1.

¹⁸ En este sentido, véase a Folchi (2015), entre otros muchos autores.

¹⁹ A nuestro parecer, la polémica en torno a la calificación jurídica de la carta de porte aéreo no versa realmente sobre el concreto régimen jurídico de este título documental en el SV y en el CM, sino que más bien trae causa de las diferentes concepciones de los títulos-valores en general, puesto que, dependiendo de cuál de estas concepciones sea tomada como punto de partida, los títulos de legitimación (entre los que se cuenta la carta de porte aéreo) serán o no considerados como tales títulos-valores y así como títulos representativos de las mercancías. De este modo, en una concepción amplia de estas figuras, destaca por su importancia el requisito de la legitimación por la posesión, lo cual, aun con ciertas dificultades, permitiría incardinar en esta categoría a los títulos de legitimación, entre ellos la carta de porte aéreo, y por tanto, esta concepción amplia de los títulos-valores supondría, aún con reservas, incluir a la carta de porte aéreo entre los títulos representativos de las mercancías. Sin embargo, en una concepción más estricta y rigurosa de los títulos-valores se exigen otras características adicionales en el documento de que se trate además de la legitimación por la posesión, como son la literalidad y la autonomía de dicho documento. Por ello, los meros títulos de legitimación quedarían excluidos de los títulos-valores, lo que impediría calificar a la carta de porte aéreo como título representativo de las mercancías. En suma, pues, la adopción de una u otra teoría sería la que daría lugar a una u otra conclusión. Para ampliar información sobre las diferentes posturas en torno a los títulos-valores, véase Garrigues (1951), Vicente, & Gella (1986), Sánchez Calero (1979), Rojo Fernández-Río (2014), Arroyo Martínez (1993), de Eizaguirre Bermejo (2003), del mismo autor (1982) y (1996), Valenzuela Garach (1996), Hueck & Canaris (1988), Vaselli (1958), Pellizzi (1960), y Martorano, & Vaselli (1994), entre otros muchos autores.

el único rasgo en común entre los regímenes jurídicos del contrato de transporte aéreo de personas, de una parte, y del contrato de transporte aéreo de mercancías, de otra. De ahí que el análisis de las disposiciones concernientes a la documentación mercantil en tales contratos deba de ser llevada a cabo de forma diferenciada y no conjunta.

A. Régimen jurídico básico de la documentación en el contrato de transporte aéreo de personas

La regulación de la documentación mercantil en este contrato se establece básicamente en disposiciones de carácter jurídico-privado, pero que, a su vez, se ven indirectamente influidas por las previsiones en materia de ordenación jurídico-administrativa de este sector, a veces difíciles de distinguir y separar unas de otras por verse contenidas en las mismas leyes. A mayor abundamiento, se observan diferentes niveles en este régimen jurídico desde una perspectiva geográfica y territorial en el ordenamiento español, por cuanto hay que ponderar de manera conjunta nuestra legislación interna, la normativa de la UE sobre este particular y los convenios internacionales a este respecto, lo que, una vez más, obliga a detenerse sobre cada uno de tales niveles por separado.

1. La legislación interna española y de la Unión Europea

Además de las disposiciones nacionales propias del contrato de transporte aéreo de personas, y de la regulación interna y comunitaria en materia de ordenación del transporte aéreo, han ido siendo promulgadas en el ámbito de la UE otras normas de claro carácter tuitivo para el viajero o pasajero como persona física frente a la empresa de transportes o porteador. Si a ello se añade que, en tanto que usuario particular, el viajero puede ser considerado como un usuario de los servicios de transporte de personas, es, asimismo, evidente que la legislación referente a la protección de los consumidores también resultará de aplicación al contrato de transporte de personas. Y ni que decir tiene que unos y otros sectores de nuestro ordenamiento van a incidir en la documentación mercantil de dicho contrato, de un modo u otro y quizá con un alcance e intensidad muy dispares, pero siempre con una cierta y nada desdeñable relevancia.

a. La normativa sobre transporte aéreo: la Ley española de Navegación Aérea

La normativa interna española en materia de transporte aéreo responde a una opción de política legislativa en favor de una regulación general plasmada en una ley omnicompreensiva como es la ya citada LNA²⁰, en la que se aúnan igualmente las disposiciones de ordenación y de contratación acerca de la actividad de navegación aérea en su conjunto. En el marco de esta perspectiva global, se ubica también el contrato de transporte aéreo de viajeros, cuyo régimen es objeto de la sección 1ra del capítulo XII (arts. 92 a 101) de esta misma ley²¹. En estos preceptos, se establece la estructura y configuración del billete de transporte como título imperativo en este contrato y del talón de equipaje como posible documento adjunto. Así, el punto de partida es la obligación inequívoca de emitir el billete de pasaje aéreo (art. 92) y a renglón seguido se delimita su contenido mínimo imperativo, a saber, el lugar y fecha de emisión, el nombre y la dirección del transportista aéreo, el punto de salida y destino, el nombre del pasajero (por este motivo se determina en el art. 93 el carácter nominativo, intransferible y solo utilizable en el viaje designado del billete de pasaje aéreo), la clase y precio del transporte, la fecha y hora del viaje, y la indicación sumaria de la vía a seguir y de las escalas previstas, en su caso (Ley de Navegación Aérea, [LNA], 1960). En cuanto al talón de equipaje, reviste en este contrato carácter opcional, concretamente cuando el registro del equipaje no se incluya en el propio billete de pasaje (LNA, 1960, art. 99.1), y cuya función consiste en identificar dicho equipaje y permitir su recuperación contra entrega de este talón, si bien el pasajero tiene la posibilidad de acreditar su derecho justificando su personalidad por otros medios, y entretanto la compañía aérea podrá diferir provisionalmente la devolución del equipaje al pasajero (LNA, 1960, art. 99.2). En otro orden de cosas, la recepción del equipaje sin protesta por parte del tenedor del talón, o del billete de pasaje si no se hubiese emitido dicho talón, supone una renuncia tácita a toda reclamación en torno al equipaje, en los términos expresamente fijados en el artículo 100 de la LNA (1960).

Otra norma nacional sobre la navegación aérea que igualmente se revela de interés en este punto es

²⁰ Sobre la LNA y el transporte aéreo de personas, vid. la doctrina cit. *supra* en las n. 1 y 6, en particular, a Morillas Jarillo et al. (2014), Arroyo Martínez (2006), la obra "Régimen jurídico del transporte aéreo" de Menéndez Menéndez (2005), y Marco Arcalá (2016), pp. 60-63, entre otros muchos trabajos.

²¹ Sobre estos preceptos, véase a Zubiri de Salinas (2017), pp. 267-269, Morillas Jarillo et al. (2014), Arroyo Martínez (2006) 194-207, Fernández Torres (2005), Lozano Romeral (2005) y a Ferrer Tapia (2013), especialmente pp. 38-50, entre otros autores.

el Real Decreto 2047/1981, de 20 de agosto, sobre cancelación de plazas y reembolso de billetes en la aviación civil. En el artículo 6 de este se enumeran las causas de cambio o anulación de billetes de pasaje aéreo o documentos análogos que no deben dar lugar a cargo alguno para el pasajero, a saber, cancelación del vuelo, pérdida de enlace o conexión con otro vuelo ocasionada por una compañía aérea, omisión de escala programada, modificación por parte de la compañía aérea de las tarifas u horarios que afecten al vuelo programado y, en general, otras causas imputables al transportista o a sus agentes o que resulten de fuerza mayor para el viajero (1981). Por lo demás, se establece también en el artículo 7 que esta enumeración ha de formar parte del contenido mínimo imperativo de los billetes de pasaje y los talones de equipaje en los contratos de transporte aéreo de viajeros (1981).

b. La normativa sobre protección de los consumidores y usuarios

La protección de los consumidores y usuarios constituye un principio general que informa todo nuestro ordenamiento con el máximo rango normativo, no sólo en el derecho originario de la UE (art. 169 del Tratado de Funcionamiento de la UE²² [en adelante, TFUE]), sino también en la legislación interna española, concretamente en el artículo 51 de la Constitución de 1978. En desarrollo de este principio, se han ido promulgando normas de la importancia del Texto Refundido de la Ley General de los Consumidores y Usuarios (en adelante, TrLGDCyU), aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 noviembre, y de la Ley 7/1998, de 13 abril, sobre Condiciones Generales de la Contratación (en adelante, LCGC), las cuales pueden resultar de aplicación a los contratos de transporte aéreo de personas cuando concurra en los viajeros la condición de consumidor,

en este caso usuario, en los términos del artículo 3 del TrLGDCyU, esto es, las personas físicas o jurídicas que actúen en un ámbito ajeno a su actividad empresarial o profesional (2007). De este modo, serán muy numerosos los supuestos de transporte aéreo de personas a los que resulten de aplicación las diversas disposiciones de protección del consumidor. Así, no plantea duda alguna la aplicación a estos servicios del TrLGDCyU y de la LCGC, como de la restante normativa relativa a la defensa de los consumidores y usuarios²³.

Esta aplicación a los servicios de transporte aéreo de personas de la legislación de protección del consumidor supone la subsunción de todos los contratos de dichos transportes en el ámbito de las normas generales del TrLGDCyU en sus diversas previsiones, por ejemplo en materia de contratos con los consumidores y usuarios (2007, arts. 59-79). Esto da lugar a repercusiones nada desdeñables en materia de documentación de los contratos de transporte aéreo de personas, por cuanto supondrá la obligación de entrega del transportista al pasajero de un título contractual, en virtud de la obligación de confirmación documental de la contratación realizada con un consumidor establecida en el artículo 63 del TrLGDCyU²⁴ (2007). De este modo, y conforme al primer párrafo de este precepto, dicho título deberá contener las condiciones esenciales de dicho contrato, incluidas las condiciones generales, lo que confiere una especial trascendencia a tal documento, al menos como soporte para hacer constar por escrito los elementos fundamentales de este contrato. Por ende, se deberán respetar en dichas condiciones generales las disposiciones imperativas sobre este contrato y los artículos 8.2 de la LCGC, y 80 y ss. del TrLGDCyU sobre el posible carácter abusivo de las cláusulas contenidas en tales condiciones²⁵. Asimismo, se deberán respetar las obligaciones genéricas enu-

²² Según el Tratado de la Unión Europea, tras su modificación mediante el Tratado de Lisboa de 13 diciembre 2007 (Instrumento de Ratificación de 26 septiembre 2008), el TFUE, sustituye al antiguo Tratado de la Comunidad Europea, firmado en Roma el 25 marzo 1957, modificado por el Tratado de Maastricht, constitutivo de la UE, de 7 febrero 1992 (Instrumento de Ratificación de 29 diciembre 1992), modificado por los Tratados de Ámsterdam de 2 octubre 1997, (incorporado por LO 9/1998, de 16 diciembre), y de Niza de 26 febrero 2001 (incorporado por LO 3/2001, de 6 noviembre), versión consolidada (DOUE C 83, de 30 marzo 2010).

²³ En este sentido, véase a García Álvarez (2012); con todo, y como indica esta autora, el contrato de transporte ha quedado expresamente excluido del ámbito de aplicación de importantes normas comunitarias de protección al consumidor, como a la Directiva 2011/83/CE, del PE y del Consejo, de 25 octubre 2011, sobre derechos de los consumidores en los contratos negociados fuera de los establecimientos mercantiles y en materia de contratos a distancia, en virtud de su artículo 3.3 k), salvo algunos preceptos específicos. De ahí que haya sido incorporado a nuestra legislación interna en el artículo 93.2 b) del TrLGDCyU excluyendo sólo parcialmente la aplicación de los mandatos sobre contratos celebrados a distancia en cuando a comunicaciones comerciales (arts. 96.1 y 2), información precontractual (art. 97), confirmación escrita de la información (art. 98), derecho de desistimiento (art. 101), y ejecución y pago (art. 103). De todo ello y del propio artículo 3.2 de esta Directiva se infiere en cierta medida que esta exclusión debe ser puesta en el contexto de prevención de conflictos entre sus disposiciones y otras normas sectoriales y más específicas en el derecho de la UE, como por ejemplo en este caso el RCAPA, que se comentará posteriormente.

²⁴ En este sentido, véase a Hernández Sainz (2014), p. 1046.

²⁵ En este sentido, véase a Ferrer Tapia (2013), pp. 45-52, así como la sentencia de 28 octubre 2003 de la Audiencia Provincial de Málaga Sección 4 (AC 2003\1838), en la que se declaró el carácter abusivo de una cláusula inserta en el billete

meradas en dicho texto, por ejemplo en cuanto a proporcionar al usuario del transporte aéreo información correcta y veraz sobre el servicio en cuestión en el billete de transporte sin que el pasajero pueda verse inducido a confusión por indicaciones inexactas sobre las reiteradas condiciones esenciales de este servicio²⁶.

c. *La normativa sobre protección de los pasajeros aéreos: el Reglamento (UE) 261/2004*

Durante los primeros veinte años del presente s. XXI las instancias competentes de la UE en materia de transporte aéreo han venido preconizando un cierto y deseable equilibrio entre la eficiencia en este sector, de un lado, y el respeto a los derechos de los viajeros o pasajeros como usuarios de estos servicios²⁷, de otro, haciendo compatibles ambos objetivos, en modo alguno contradictorios u opuestos. Por lo demás, estos derechos de los pasajeros ya habían venido siendo reconocidos por diversos medios en las legislaciones nacionales de los Estados miembros de la UE. Las bases normativas sobre las que se ha cimentado esta construcción jurídica en el derecho originario de la UE han sido el principio de no discriminación (art. 18 del TFUE) y el principio de protección de los consumidores y usuarios en el mercado interior (art. 169 TFUE), sucintamente comentado *supra*. En consecuencia, sobre estas bases se han ido adoptando en el derecho derivado de la UE diversos reglamentos de protección de los viajeros²⁸, entre ellos el Reglamento 261/2004/UE, del PE y del Consejo, de 11 febrero 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque o gran retraso de los vuelos (en adelan-

te, RCAPA), desarrollado por la Comunicación de la Comisión Europea, de 10 junio 2006, por la que se aprueban las Directrices Interpretativas de dicho Reglamento²⁹. A su vez, este último Reglamento debe de ser puesto en relación, entre otros textos de la UE, con el Reglamento 1008/2008, del PE y del Consejo, de 24 septiembre 2008, por el que se establecen normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la UE (en adelante, RSAUE).

Las disposiciones del RCAPA y del RSAUE referentes al billete en el contrato de transporte aéreo de personas se muestran relativamente breves, pero, aun así, revisten gran interés. Por ejemplo, son de destacar algunas importantes y significativas aportaciones contenidas en ambos reglamentos en cuanto a los diferentes documentos de este tipo de contratos y a diversos elementos relevantes de su contenido, aportaciones que vienen a ser, en concreto, las siguientes:

- (i) La definición legal de billete como documento válido que da derecho al transporte o su equivalente en forma no impresa, incluida la electrónica, expedido o autorizado por el transportista aéreo o por su agente autorizado (RCAPA, 2004, art. 2, lit. f).
- (ii) La definición legal de reserva como el hecho de que un pasajero disponga de un billete o de otra prueba que demuestre que la reserva ha sido aceptada y registrada por el transportista aéreo o por el operador turístico (RCAPA, 2004, art. 2, lit. g)³⁰.
- (iii) La definición legal de tarifa aérea como precio final completo del transporte aéreo, in-

de transporte por la que la empresa transportista se exoneraba de toda responsabilidad frente a los viajeros por daños causados por retrasos, cancelaciones o pérdidas de conexión con otros transportes, en un fallo fundado casi exclusivamente en la normativa de protección de los consumidores y usuarios (2003).

²⁶ En este sentido, véase a Ferrer Tapia (2013), así como la sentencia de 11 junio 1999 de la Audiencia Provincial de Málaga Sección 4 (AC 1999\1689), de nuevo en un pronunciamiento basado sólo en la aplicación al transporte de las normas de protección del consumidor (1999).

²⁷ Véase los dos Libros Blancos de la Comisión sobre el transporte de 2001 y 2011 (La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad, Doc. COM [2001] 370 final, de 12 septiembre 2001, y Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible, Doc. COM [2011] 144 final, de 28 marzo 2011, respectivamente), pp.49-50 y 25-26, respectivamente, así como las Comunicaciones de la Comisión "Estrategia en materia de política de los consumidores 2002-2006" (Doc. COM [2002] 208 final, de 7 mayo 2002 [DOUE C 137, de 8 junio 2002]), p. 9, y Perspectiva europea sobre los pasajeros y sobre los derechos de los pasajeros en todos los modos de transporte (Doc. COM [2011] 898 final, de 19 diciembre 2011), pp. 2-3, entre otros documentos, todos ellos disponibles en "http://ec.europa.eu" (al respecto, véase García Álvarez [2012]).

²⁸ Al respecto, véase García Álvarez (2012), Hernández Sainz (2014), y Mambrilla Rivera (2013).

²⁹ A su vez, estas directrices han sido adoptadas en el marco de las medidas propuestas en la Comunicación de la Comisión Europea al PE, al Consejo, al CEES y al Comité de las Regiones [Doc. COM (2015) 598 final], de 7 diciembre 2015 (disponible en <http://ec.europa.eu>), sobre Una estrategia de Aviación para Europa, según se indica en su ep. II, ap. 2.5., p. 12. Para ampliar información, véase Morillas Jarillo et al. (2014).

³⁰ En su fundamento 27, el Auto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (en adelante, TJUE) (Sala IX) C-686/20, YE et al. c. Vueling Airlines, de 11 octubre 2021 (caso 'YE/Vueling') ha confirmado sin fisuras la clara vigencia del artículo 2 f) RCAPA en cuanto a la definición de billete de transporte aéreo y, sobre todo, del artículo 2 g) del mismo Reglamento en cuanto a la posesión del billete como primer y más relevante elemento de prueba de la reserva aérea.

cluyendo los recargos económicos adicionales del precio del billete de dicho transporte (RSAUE, 2008, art. 2, num. 18).

- (iv) La exigencia adicional de carácter general de transparencia en toda la información recogida en el billete de transporte aéreo de personas, información que debe reunir una serie de contenidos mínimos imperativos, los cuales van desde los diferentes conceptos de la tarifa aérea, tales como impuestos, tasas de aeropuerto, otros cánones, recargos o derechos, etc., así como los diversos conceptos relacionados con la seguridad extrínseca o el combustible y, desde luego, el precio final completo del transporte aéreo (RSAUE, 2008, art. 23).

A mayor abundamiento, se ha mantenido en la jurisprudencia de la UE esta misma relevancia y necesidad de la transparencia informativa en los precios de los transportes aéreos como elemento de fomento de la libre competencia en este sector, habida cuenta de que permite al pasajero comparar tales precios, en el marco de la finalidad básica de la normativa en análisis, según se desprende del apartado 16 del Preámbulo RSAUE³¹ (2008).

d. La normativa sobre seguridad aérea: la Ley española de Seguridad Aérea y el Reglamento (UE) 300/2008

Aun cuando la normativa sobre seguridad aérea no tiene por objeto entrar a regular el contrato de transporte aéreo de personas, lo cierto es que no deja de tener alguna incidencia residual en el funcionamiento del mismo y, más en concreto, en algunos aspectos puntuales de su documentación. En el ordenamiento jurídico español, esta materia se regula en la Ley 21/2003, de 7 julio, de Seguridad Aérea, y, sobre todo, desde la perspectiva de la UE en su conjunto, en el Reglamento 2008/300/CE, del PE y del Consejo, de 11 marzo 2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil, desarrollado por el Reglamento de Ejecución 2015/1998/UE, de la Comisión, de 5 noviembre

2015, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea.

En el plano estrictamente documental, la referida incidencia de estas normas en el contrato de transporte aéreo de personas consiste básicamente en el ámbito de la supervisión administrativa de este sector, en la exigencia imperativa de acreditar la identidad de los pasajeros aéreos por documentos por medios diferentes y adicionales al billete de transporte y a la tarjeta de embarque antes de acceder a la aeronave, tales como la exhibición del Documento Nacional de Identidad (en adelante, DNI), el carné de conducir o el pasaporte. En nuestro Derecho, esta exigencia surgió en su momento a partir de la adopción del Plan Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (en adelante, PNSAC), aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros de 5 mayo 2006. Sin embargo, en la versión inicial de su artículo 4, semejante requisito excedía con mucho de su tenor literal, ceñido exclusivamente al billete de pasaje y a la tarjeta de embarque y de ahí que se estimase en un principio en alguna jurisprudencia menor que la denegación de embarque de un pasajero por el mero hecho de no mostrar su DNI constituía una denegación indebida que permite al pasajero reclamar de la compañía aérea la compensación prevista a estos efectos en los artículos 4 y 7 del RCAPA³² (2006). Sin embargo, las numerosas modificaciones del PNSAC llevadas a cabo mediante el Acuerdo del Consejo de Ministros de 6 julio 2012 (en virtud de la Resolución de la Secretaría General de Transportes [en adelante, SGT] de 16 julio 2012), y especialmente las posteriores y sucesivas resoluciones de la SGT por las que se aprueban las necesarias actualizaciones de la Parte Pública del PSNAC –la más reciente hasta la fecha de 28 enero 2020³³– han variado por completo esta situación, ya que el tenor literal actual de su referido artículo 4, párrafo 1, ap. 4, ha pasado a incluir directa y expresamente el requerimiento a los pasajeros mayores de 14 años del DNI, carné de conducir o pasaporte válidamente expedidos en el país de procedencia³⁴ en el control de embarque (2012). De este modo, ya ha pasado a ser admisi-

³¹ En este sentido, véase, por ejemplo, la sentencia del TJUE Caso C-112/11, de 19 julio 2012 (caso 'ebookers').

³² Así lo indican Morillas Jarillo et al. (2014), pp. 592-593, y Ferrer Tapia (2013), pp. 97-99, en alusión a la también muy difundida S. JM núm. 9 de Barcelona de 17 enero 2011, cuya orientación en este punto fue seguida en la S. JM núm. 1 de Córdoba de 10 enero 2012 (ambas cit. en el fto. tercero de la S. JM núm. 1 de Valencia de 18 septiembre 2012 [AC 2012\1728]).

³³ Ha habido actualizaciones anteriores del PNSAC llevadas a cabo mediante las Resoluciones de la SGT de 14 mayo y 23 diciembre 2015, de 10 febrero y 30 agosto 2017, y 1 febrero y 9 julio 2019.

³⁴ En el mismo artículo 4.1.4 PNSAC 2012-2016, se especifica que los menores de 14 años acompañados de sus padres, tutores o guardadores no precisan identificarse con otros documentos ajenos a la tarjeta de embarque, por lo que la denegación de acceso a la aeronave en estas circunstancias fue considerada injustificada y, por tanto, indemnizable en los términos de los referidos artículos 4 y 7 del RCAPA en la S. JM núm. 1 de Valencia de 18 septiembre 2012., cit. *supra* en la n. 31.

ble y admitido conforme a Derecho, siempre en los términos cogentes del PSNAC, que no pueden ser rebasados con requisitos adicionales impuestos única y exclusivamente a partir de las condiciones generales de los transportistas aéreos de evidente carácter jurídico-privado.

2. Los principales convenios internacionales

Ya se han hecho con anterioridad numerosas alusiones a los principales de estos convenios en relación con la regulación internacional en su conjunto del transporte aéreo de personas y de mercancías³⁵ y dentro de esta regulación se incluyen una serie de disposiciones sobre la documentación mercantil en los contratos que tienen por objeto ambos tipos de transportes. Este elenco normativo viene a sumarse al cúmulo de circunstancias de hecho y de previsiones legales de todo tipo en función de las cuales se requiere de los transportistas aéreos, de manera absolutamente imperativa, la emisión en forma escrita de un título o billete en el transporte aéreo de personas. Es relevante, ya que se delimita la existencia de la carta de porte aéreo y de otros documentos en el transporte aéreo de mercancías, bien como un mecanismo más de protección del viajero y del consumidor, bien como un elemento contractual o, simplemente, como una más de entre las exigencias administrativas de ordenación. De ahí, pues, que los mandatos de los convenios internacionales sobre este sector en materia de documentación mercantil en los contratos de transporte aéreo de personas y de mercancías requieran también de un sucinto comentario en este punto.

a. *El billete y el talón de equipaje en el denominado Sistema de Varsovia*

Ambos documentos se regulan en los artículos 3 y 4 del SV, el billete de transporte aéreo de personas en el primero de tales preceptos y el talón de equipaje en el segundo. En la versión inicial del CV de 1929 eran documentos que necesariamente habían de emitirse por separado (1929), pero tras la modificación introducida en el artículo 4.1 de este Convenio, mediante el Protocolo de La Haya de 1955³⁶, se admite que el talón de equipajes pueda ser emitido de manera conjunta con el billete de transporte aéreo, como suele ser frecuente en la práctica (1955).

En tales preceptos, se enumeran las menciones mínimas imperativas que deben integrar el con-

tenido necesario en estos documentos. En el caso del billete de transporte aéreo (art. 3.1 del SV), se contemplan extremos como su lugar y fecha de emisión, el punto de salida y destino del vuelo, los datos del transportista aéreo, la vía a seguir y las escalas, la sujeción al SV en vuelos internacionales que partan o terminen en alguno de sus Estados contratantes, y la indicación de la sujeción al régimen de responsabilidad establecido en este Convenio que, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista aéreo por muerte y lesiones (1929). En lo que refiere al talón de equipaje (art. 4.1 del SV), se enumeran elementos tales como su lugar y fecha de emisión, el punto de salida y destino, el número del billete de transporte aéreo con el que se corresponde, la indicación de que la entrega de los equipajes se hará al portador del talón, el número y peso de las mercancías (*rectius* equipajes), la sujeción al SV en vuelos internacionales que partan o terminen en alguno de sus Estados contratantes, y la indicación de la sujeción al régimen de responsabilidad establecido en este Convenio (1929) que, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista aéreo por pérdida y averías en el equipaje.

Por lo demás (arts. 3.2 y 4.2 del SV), ambos documentos dan fe, salvo prueba en contrario, de la estipulación y del contenido del contrato de transporte aéreo de personas y de la facturación del equipaje en las condiciones pactadas, respectivamente. No obstante, el eventual incumplimiento de estas normas (bien por la ausencia de la documentación sucintamente descrita, o por la omisión de alguna de sus menciones necesarias conforme a dicha normativa), o incluso el extravío del billete o del talón de equipajes no afectarán a la existencia o validez del contrato, por lo que no tendrán repercusiones en el plano jurídico-privado de las relaciones contractuales entre las partes en dicho contrato. A mayor abundamiento, se añade (arts. 3.2 *in fine* y 4.2 *in fine* del SV) que si el transportista aéreo consiente en el embarque del pasajero sin la emisión del billete o sin que el mismo incluya la indicación de la sujeción al régimen de responsabilidad propio de este Convenio, o si recibe el equipaje bajo custodia sin la emisión del talón de equipajes (de forma individualizada o conjunta con el billete, como ya se indicó *supra*), o sin que este documento exprese la misma sujeción al régimen de responsabilidad propio de este Convenio, entonces el transportista aéreo no tendrá derecho a prevalerse de estas limitaciones de responsabilidad por muerte o lesiones, o por pérdida o avería de los equipaje-

³⁵ Vid. *supra* n. 1.

³⁶ Vid. *supra* n. 1.

jes, materia que se regula en los artículos 22.1 y 22.2 del SV, respectivamente³⁷ (1929).

b. *El billete y el talón de equipaje en el Convenio de Montreal de 1999*

Las opciones de política legislativa plasmadas en el CM en relación con el billete de transporte y el talón de equipaje son muy similares a las recién expuestas en lo tocante al SV, pero se han visto tipificadas con un mayor esfuerzo de síntesis y una técnica normativa más idónea, sin duda fruto de la experiencia previa acumulada durante los setenta años anteriores al *socaire* del reiterado SV. Como punto de partida, ambos documentos se mantienen como tales y aparecen regulados en el artículo 3 de este Convenio.

En el primer párrafo de dicho precepto se enumeran escuetamente como menciones mínimas imperativas que deben integrar el contenido necesario del billete de transporte aéreo el punto de salida y destino del vuelo y al menos una de las escalas, si las hubiere, cuando excedan del territorio de un único Estado parte en este Convenio y tengan lugar en el territorio de otro Estado parte, aunque los puntos de salida y de destino se hallen ubicados en el territorio del mismo Estado (Convenio de Montreal, 1999, art. 3, num. 1, literales a y b). Sin embargo, se desprende de alguno de los restantes párrafos y apartados del reiterado artículo otro extremo igualmente necesario en este documento, como es la indicación de que la aplicabilidad de este Convenio al contrato de transporte aéreo de personas supone necesariamente la sujeción al régimen de limitación de responsabilidad del transportista aéreo establecido en el CM en los casos de muerte, lesiones, retraso y pérdida y avería del equipaje (1999). No obstante, esta última indicación podrá constar también en un documento separado (1999, art. 3, num. 4). Respecto del talón de equipaje, tan sólo se ha previsto que el transportista aéreo debe entregar al pasajero uno de estos documentos por cada bulto facturado (1999,

art. 3, num. 3). Con todo, la ausencia de referencias explícitas a la emisión conjunta o por separado del billete de transporte aéreo y del talón de equipajes en la norma en análisis permite la práctica habitual de las compañías aéreas de que ambas figuras se vean recogidas en un único soporte documental, en concreto mediante la adhesión al billete de una reproducción de los talones de equipaje fijados en cada uno de los bultos facturados³⁸. Ahondando en esta flexibilidad, se determina en el artículo 3.4 del CM que todas estas informaciones o elementos pueden verse recogidas por medios distintos a estos documentos, si bien entonces el transportista aéreo deberá ofrecer al pasajero la posibilidad de que pueda solicitar la expedición por escrito de estos contenidos (1999), todo lo cual, obviamente, abre la puerta a la digitalización de los documentos en comentario, sobre la cual se volverá *infra*.

Por lo demás, y en la misma línea que el SV, se añade que la ausencia o insuficiencia de dichos documentos, o lo que viene a ser lo mismo, el incumplimiento de las disposiciones anteriores, no afectará a la existencia y validez del contrato de transporte aéreo de personas, contrato que seguirá vinculado a los restantes mandatos del CM, incluidos los límites de responsabilidad del transportista aéreo, fijados a estos efectos en los artículos 17 a 37 de este Convenio³⁹ (1999, art. 3, num. 5).

Finalmente, puede inferirse de todo ello que tanto el SV como el CM vienen a confirmar la doble naturaleza jurídica del billete de transporte aéreo y del talón de equipaje. Por un lado, como título de legitimación del pasajero para acceder al embarque en la aeronave y a recuperar los bultos de su equipaje en destino a la conclusión del viaje, respectivamente. Por otro lado, como medio de prueba del contrato y de su ejecución (habiéndose llevado a cabo el propio transporte aéreo, así como la entrega del equipaje al transportista para su posterior traslado al mismo punto de destino que el propio pasajero), e incluso, en su caso, para ejercitar otros derechos y reclamaciones si hubiere

³⁷ Sobre este precepto y sobre la responsabilidad del transportista aéreo en el SV, véase la doctrina cit. *supra* en la n. 1, en particular de Paz Martín (2006), Mendes De Leon (2017), pp. 149-257, Mapelli López (1968), pp. 145-272, y del mismo autor, (2002), así como a Quintana Carlo (1977), y a Casado Iglesias (1996a y 1996b), entre otros muchos autores.

³⁸ Al respecto, véase Morillas Jarillo et al. (2014), pp. 592-593, y Ferrer Tapia (2013), pp. 99-100, y Marco Arcalá (2016), pp. 78-81 y 87.

³⁹ Sobre este precepto y sobre la responsabilidad del transportista aéreo en el CM, vid. la doctrina cit. *supra* en la n. 1, en particular de Paz Martín (2006), Mendes de Leon (2017) y Sierra Noguero (2020), pp. 235-241, así como la obra colectiva *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros* [Guerrero Lebrón (dir.) (2015)], Guerrero Lebrón (2005), Navas Herrera (2011), Rojo Álvarez-Manzaneda (2015a), García Álvarez (2010), y Nin Rial (2009), entre otros muchos autores. Por lo demás, en el marco normativo de la UE, se hace una remisión expresa a este régimen de responsabilidad del transportista aéreo en el CM a lo largo de todo el texto articulado, y muy en particular en sus artículos 1 y 3.1, del Reglamento 1997/2027/CE, del Consejo, de 9 octubre 1997, relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje, modificado por el Reglamento 2002/889/UE, del PE y del Consejo, de 13 mayo 2002, para pasar de la anterior remisión al SV en su versión inicial a las nuevas disposiciones del CM.

lugar a ello por el incumplimiento contractual de que se tratase por parte del transportista aéreo⁴⁰.

c. *La tarjeta de embarque en el Convenio de Chicago de 1944*

La importancia del control administrativo de los pasajeros es importante en todo tipo de transportes, pero especialmente en el transporte aéreo por razones obvias, de ahí que dicho control (denominado usualmente en este sector mediante la locución en lengua inglesa 'check in') requiera de un documento específico para esta finalidad, el cual viene a ser la llamada tarjeta de embarque y cuya creciente relevancia en la práctica ha ido desplazado en buena medida la del billete de pasaje como título de legitimación para acceder a la aeronave y así a la prestación para el pasajero más directamente vinculada al contrato de transporte aéreo de personas.

La tarjeta de embarque se ve configurada en el famoso artículo 29.f del igualmente difundido Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional (en adelante, CCACI), de 7 diciembre 1944⁴¹. En este precepto se le exige al transportista aéreo que prepare en todos y cada uno de los vuelos que lleve a cabo una lista de pasajeros embarcados en la que se indiquen sus lugares de origen y destino. Esta ha de ser distinta del billete de pasaje por motivos evidentes, en particular porque este último documento es entregado al pasajero en el mismo momento de la conclusión del contrato de transporte aéreo de personas, pero no implica necesariamente que haga uso de dicho transporte, es decir, que llegue a embarcarse en la aeronave de que

se trate y realice el viaje inicialmente contratado. De ahí que el *modus operandi* habitual de las compañías aéreas consista en que el pasajero obtenga la tarjeta de embarque desde el mismo aeropuerto, previa presentación del billete de pasaje y tras haber facturado su equipaje. Como no podía ser de otra manera, la tarjeta de embarque ha de tener un contenido mucho más exacto que el billete de pasaje, ya que se han de indicar al pasajero en dicha tarjeta las informaciones concernientes a la operación de acceso a la aeronave, tales como el punto o puerta de embarque, la hora fijada para ello e incluso la numeración de los asientos durante el vuelo, en su caso⁴².

Por lo demás, queda bien patente la naturaleza jurídico-administrativa de la tarjeta de embarque como documento de control del pasaje y por tanto formalmente ajeno al contrato de transporte aéreo de personas⁴³, pese a su ya expuesta importancia práctica a la hora de que el pasajero pueda recibir de forma real y efectiva la principal prestación propia de dicho contrato, como es el traslado por vía aérea desde el punto de salida al punto de destino del vuelo⁴⁴.

B. Régimen jurídico básico de la documentación en el contrato de transporte aéreo de mercancías

La regulación de la documentación mercantil en el contrato de transporte aéreo de mercancías presenta una fragmentación similar a la del contrato de transporte aéreo de personas en diversas normas de muy diferentes naturaleza y alcance. No obstante, también en este tipo de contrato se

⁴⁰ Al respecto, véase Guerrero Lebrón (2005), Ferrer Tapia (2013), y Marco Arcalá (2016).

⁴¹ Instrumento de Ratificación de España de 21 febrero 1947. El Convenio de Chicago de 1944 ha sido modificado en numerosas ocasiones por diversos Protocolos Adicionales, sin ir más lejos el de Buenos Aires de 24 septiembre 1968 (Instrumento de Ratificación de España de 18 diciembre 1969, en el cual, por ejemplo, se adoptó su texto auténtico trilingüe, en lenguas inglesa, francesa y española [Doc. 7300/9, disponible en https://www.icao.int/publications/documents/7300_cons.pdf]). Sobre este Convenio y sobre la OACI en general, véase, Mendes de Leon (2017), pp. 9-33, Guerrero Lebrón (2013b), y Folchi (2015), entre otros muchos autores.

⁴² Sobre el particular, véase Morillas Jarillo et al. (2014), p. 592, Ferrer Tapia (2013), pp. 97-99, Sierra Noguero (2020), p. 231, y Marco Arcalá (2016), pp. 87-89.

⁴³ En sentido similar, véase la doctrina cit. *supra* en la n. anterior.

⁴⁴ La evidente importancia práctica que revisten de hecho, no sólo la tarjeta de embarque, sino también el resto de documentos administrativos que rodean el transporte aéreo de pasajeros ha quedado bien patente en algunos fallos de la jurisprudencia del TJUE, en concreto D. Z. c. Blue Air - Airline Management Solutions SRL, Caso C-584/18, de 30 abril 2020 (caso 'Blue Air'), en la que se le denegó el embarque a un pasajero procedente de un Estado tercero a la UE con destino en un Estado miembro de la UE por supuestas irregularidades en los documentos de viaje del pasajero, dado que le había caducado su permiso de residencia en el Estado de destino, aunque el pasajero presentó su solicitud en regla de un nuevo permiso de residencia en dicho Estado, solicitud que, en el momento del embarque, estaba todavía pendiente de resolución. Resumiendo este complejo litigio, el Alto Tribunal de la UE vino a determinar que, en principio, una compañía aérea no debe denegar el embarque a un pasajero alegando que las autoridades de un Estado miembro se niegan a permitir la entrada de dicho pasajero en su territorio sin que dicha denegación de entrada haya sido objeto de una resolución escrita y motivada, previamente entregada al reiterado pasajero. Por su parte, el pasajero afectado podrá reclamar ante las instancias jurisdiccionales competentes al amparo de las disposiciones del RCAPA, y tales instancias decidirán en último término si había motivos razonables o no para la denegación de embarque por parte de la compañía aérea, en función de dicho Reglamento y del resto de la normativa de la UE que resulte de aplicación al supuesto de hecho de que se trate.

observa que esta fragmentación resulta más aparente que real, por cuanto la intensa globalización que se observa en todas las actividades del transporte aéreo ha dado lugar a una relativa uniformidad internacional del régimen materialmente observado en relación con los títulos documentales en el contrato de transporte aéreo de mercancías, sobre la base jurídica de los Convenios internacionales sobre el particular. Sin embargo, y de nuevo al igual que en el contrato de transporte aéreo de personas, se mantienen desde un punto de vista formal los distintos niveles normativos de las diversas disposiciones aplicables en esta materia, las cuales mantienen todas ellas su vigencia en sus respectivos ámbitos geográficos, por lo que deben de ser sucintamente examinadas cada una de ellas en el contexto que les es propio, tal y como se va a realizar a continuación.

1. La legislación interna española y de la Unión Europea

Como en el contrato de transporte aéreo de personas, y en general en el resto de nuestro ordenamiento, ambos niveles normativos conviven y forman parte de nuestro ordenamiento jurídico en lo que hace al contrato de transporte aéreo de mercancías. No obstante, a diferencia del primero, se observa en la regulación de la documentación mercantil en el contrato que ahora nos ocupa un marcado desequilibrio material entre la amplitud del régimen de dicha documentación en la legislación interna española, más desglosado, y en el marco de las disposiciones de la UE, mucho más limitadas y hasta escuetas, como se verá *infra*.

a. El talón de transporte en la Ley española de Navegación Aérea

Los ya expuestos mimetismo y homogeneidad internacionales en las diferentes legislaciones nacionales en esta materia impuestos por los convenios internacionales sobre este particular, específicamente el SV y el CM muestran, no obstante, excepciones muy puntuales al respecto y entre ellas destaca en buena medida el ordenamiento del Reino de España, que presenta algunas peculiaridades muy notables en lo que se refiere a los documentos mercantiles en el contrato de transporte aéreo de mercancías. Así, en la regulación contenida en la

vigente LNA en España⁴⁵, se incluye el llamado talón de transporte (arts. 102, 103 y 111 de esta Ley) como uno de los principales de estos documentos (1960), frente a la denominación mucho más usual y extendida de carta de porte aéreo, propia del SV y del CM⁴⁶, como se expondrá más adelante.

Básicamente, el régimen establecido en los referidos preceptos de la Ley 48/1960 para el talón de transporte supone que se trata de un documento de carácter obligatorio⁴⁷, por lo que necesariamente deberá ser extendido por el transportista aéreo sobre la base de la declaración suscrita por el expedidor (1960, art. 102), e incluso también se le impone al transportista aéreo el deber adicional de facilitar al remitente o consignatario de las mercancías una copia del talón de transporte en caso de pérdida, extravío o sustracción del mismo (1960, art. 103, num. 2). Asimismo, el talón de transporte constituye un título de legitimación⁴⁸, puesto que el transportista aéreo viene obligado a entregar la mercancía contra la presentación de este documento, una vez cumplidos los restantes requisitos aduaneros y administrativos exigibles (1960, art. 103, num. 1). Igualmente, podrá entregar la mercancía al consignatario sin presentar el talón de transporte en los referidos supuestos de pérdida, extravío o sustracción del mismo si el consignatario ofrece suficientes garantías (1960, art. 103, num. 2 *in fine*). En otro orden de cosas, el talón de transporte cumple una importante función probatoria respecto de la existencia y los términos del contrato de transporte aéreo de mercancías (1960, art. 103, num. 1), lo que lo convierte en un medio de prueba privilegiado⁴⁹, puesto que sus contenidos gozarán de una presunción de veracidad *iuris tantum*, es decir, salvo prueba en contrario. Además, esta función probatoria se extiende a la correcta recepción de las mercancías por parte del destinatario, dado que la eventual protesta de este último por los motivos de que se trate debe hacerse constar en el talón de transporte o documento que lo sustituya (de lo que se desprende la posibilidad de que se produzca dicha sustitución por algún otro documento), antes de formalizar la reclamación al respecto ante el propio transportista aéreo (1960, art. 111).

Como se desprende de lo antedicho, la naturaleza con la que se ve configurado el talón de transporte

⁴⁵ Sobre la LNA y el contrato de transporte aéreo de mercancías, véase la doctrina cit. *supra* en la n. 1, en particular Arroyo Martínez (2006), pp. 207-210, Morillas Jarillo et al. (2014), Lozano Romero (2005), y Petit Lavall, y Guerrero Lebrón (2010), entre otros muchos autores.

⁴⁶ En este sentido, véase Marco Arcalá (2019).

⁴⁷ En este sentido, véase Lozano Romero (2005), p. 297.

⁴⁸ En este sentido, véase Morillas Jarillo et al. (2014), p. 674.

⁴⁹ En este sentido, véase Morillas Jarillo et al. (2014).

en la LNA como título de legitimación y medio de prueba del contrato es esencialmente similar a la que revisten la carta de porte aéreo y el recibo de carga en el SV y el CM, según podrá corroborarse a renglón seguido. De este modo, la diferencia entre una y otra normativa resulta más bien de carácter meramente nominal (con la excepción, quizá, de su carácter obligatorio [art. 102 de la LNA], si bien la posibilidad de sustituirlo por otro documento [art. 111 de la LNA] aproxima de nuevo esta figura a la regulación internacional), teniendo en cuenta, además, que España ha venido ratificado los susodichos convenios internacionales⁵⁰, lo que obliga al Estado español a interpretar y aplicar su derecho interno conforme a los parámetros propios de dicho Convenio. Y quizá sea este uno de los principales motivos por los que este documento ha quedado relegado al transporte aéreo de carga meramente interno en territorio español⁵¹. De ahí, pues, que, pese a la ya expuesta coincidencia en lo esencial, resulte no obstante muy conveniente, cuando no imprescindible, una modificación puntual de la LNA en este punto⁵², para variar esta opción de política legislativa tan escasamente idónea y adecuar (y también clarificar⁵³) así la denominación que se ha de dar a este documento, en línea con los planteamientos de los referidos SV y CM.

b. La remisión a los convenios internacionales en la normativa de la Unión Europea

Muy al contrario de lo que sucede en el contrato de transporte aéreo de personas, no existe normativa de la UE en la que se regule directamente la documentación mercantil en el contrato de transporte aéreo de mercancías o con una incidencia significativa en dicha documentación. Sin embargo, este aparente vacío legal se ve colmado por la remisión a los convenios internacionales en esta materia, en concreto al CM, a tenor de la ya citada Decisión 2001/539/CE, del Consejo, de 5 abril

2001⁵⁴, por el que la UE se adhirió formalmente a este Convenio⁵⁵. De este modo, no queda sino pasar a examinar sucintamente las disposiciones sobre el particular en dicho Convenio y también en el SV.

2. Los principales convenios internacionales

Como ya se ha venido reiterando hasta la saciedad, la actividad del transporte aéreo es una de las que se ha visto más directa e intensamente afectada por la globalización económica, de suerte que requiere de una regulación lo más homogénea posible, cuando no del todo uniforme y desde luego de alcance internacional. De ahí, pues, que los planteamientos más relevantes en torno a la documentación mercantil en el contrato de transporte aéreo de mercancías sean los establecidos en los convenios internacionales en esta materia y en tales convenios se le ha conferido un especial protagonismo a la llamada carta de porte aéreo como figura básica y fundamental, aunque por supuesto no sea el único de entre los diversos documentos propios de dicho contrato.

a. La carta de porte aéreo en el Sistema de Varsovia

Fue muy amplia la importancia de la carta de porte aéreo en las primeras versiones del CV, por cuanto se trataba del único documento jurídico-privado propio del contrato de transporte aéreo de mercancías y, sobre todo, porque su emisión, sin ser obligatoria, sí que constituía un requisito inexcusable para que el porteador aéreo pudiese prevalerse de las limitaciones de responsabilidad establecidas en los artículos 17 a 31 de dicho Convenio, en virtud de su antiguo artículo 9⁵⁶. Sin embargo, en la versión más reciente de este texto internacional, tras las modificaciones introducidas en el mismo por los Protocolos adicionales de

⁵⁰ Vid. *supra* n. 1.

⁵¹ En sentido similar, véase Petit Lavall, & Guerrero Lebrón (2010), pp. 340-341.

⁵² En este sentido, véase Marco Arcalá (2019).

⁵³ Es evidente que urge una suerte de labor didáctica de nuestro legislador nacional, ya que se observa a veces una nada deseable confusión terminológica en torno al talón de transporte en el transporte aéreo de mercancías exclusivamente doméstico (y hasta en relación con la carta de porte aéreo en el transporte de carga internacional), al que se le denomina en alguna jurisprudencia como 'conocimiento aéreo', como por ejemplo en las sentencias de 18 julio 2008 de la Sala de lo Civil Sección 1 del Tribunal Supremo (RJ 2008, 4485); de 12 enero 1996 de la Sala de lo Contencioso-Administrativo Sección 6 de la Audiencia Nacional (JT 1996, 42); de 10 junio 1999, Sección 15 de la Audiencia Provincial de Barcelona (AC 1999, 1199); entre otras.

⁵⁴ De nuevo, vid. *supra* n. 1.

⁵⁵ Además de esta remisión en general al régimen del CM, se observan otras muchas remisiones en materias más específicas que vienen a confirmar la incorporación de este Convenio al derecho de la UE, como por ejemplo en lo tocante a la regulación de la responsabilidad del transportista aéreo en el contrato de transporte aéreo de pasajeros, según ya se indicó *supra* en la n. 39.

⁵⁶ Vid. *supra* n. 13.

Montreal, en particular el número 4 de 1975⁵⁷, se ha suprimido del presente SV semejante exigencia (art. 9 del SV). Por ende, también se ha configurado alguna otra figura además de la carta de porte aéreo dentro del régimen normativo de la documentación del referido contrato, como viene a ser el recibo de las mercancías (arts. 5.2, 8, 10.1 y 11.1, 12.3 y 15.2 del SV, en los que se alude de un modo u otro a dicha figura, también conocida y denominada frecuentemente como recibo de carga), que puede sustituir a la carta de porte aéreo. Ambos documentos se regulan de manera paralela en los artículos 5 a 16 del SV, que van a ser sucintamente descritos a continuación.

A primera vista, la carta de porte aéreo se ve configurada como un documento imperativo en el SV (1929, art. 5, num. 1), si bien ya se ha indicado que puede ser sustituida con los mismos efectos por el recibo de las mercancías (1929, art. 5, num. 2), ello no es exactamente así, sino más bien que ambos documentos revisten un carácter opcional, pero necesariamente alternativo. Pues, no es absolutamente imprescindible emitir la primera, pero de ser así y no llegar a redactar una carta de porte aéreo deberá expedirse necesariamente el segundo, esto es, el recibo de las mercancías. Con todo, este carácter cogente alternativo de tales documentos es más formal que material, dado que el eventual incumplimiento de los mandatos recién expuestos no conlleva sanción ni consecuencia alguna, ya que no afectará a la existencia o validez del contrato de transporte aéreo de mercancías, que seguirá quedando sometido a las disposiciones del SV, incluso a las referentes a la limitación de responsabilidad del transportista aéreo de los artículos 17 a 31 del SV (1929, art. 9)⁵⁸.

En otro orden de cosas, la concurrencia de circunstancias extraordinarias en el transporte aéreo de mercancías, fuera de toda operación normal de la explotación aérea, exonera del cumplimiento de las previsiones fijadas para los documentos en este tipo de transportes en los artículos 3 a 8 del SV (1929, art. 34). No hay concepto legal alguno de carta de porte aéreo en el SV, ni tampoco del recibo de las mercancías, pero sí se establecen las menciones mínimas obligatorias que deben figurar inequívocamente en ambos documentos, a saber, la indicación de los puntos de partida y de destino, de alguna de las escalas que puedan tener lugar

en el territorio de otros Estados parte en esta Convención y del peso del embarque (1929, art. 8). La carta de porte aéreo o el recibo de las mercancías pueden ser emitidos por el expedidor de las mercancías (1929, art. 6, num. 1) o bien por el transportista aéreo a petición de aquél, en cuyo caso se presumirá *iuris tantum*, es decir, salvo prueba en contrario, que han sido emitidos actuando en nombre del expedidor (1929, art. 6, num. 4). La carta de porte aéreo o el recibo de las mercancías se emitirán en tres ejemplares originales (1929, art. 6, num. 1): i) uno para el transportista aéreo y firmado por el expedidor, ii) otro para el destinatario y firmado por el transportista aéreo y por el expedidor, y iii) un tercero firmado por el transportista aéreo y entregado por este último al expedidor una vez aceptada la mercancía (1929, art. 6, num. 2). Además, el transportista aéreo podrá solicitar del expedidor la emisión de cartas de porte aéreo o recibos de las mercancías diferentes para bultos que lo sean igualmente (1929, art. 7). En cuanto a las firmas de los reiterados documentos, podrán ser autógrafas, impresas o verse reemplazadas por un sello (1929, art. 6, num. 3).

De nuevo, una de las funciones básicas de la carta de porte aéreo y del recibo de las mercancías en el SV, además de la identificación misma de las mercancías transportadas, y de sus cualidades más destacadas —aunque admitiendo prueba en contrario como ya se verá— es la de permitir a su titular el ejercicio del derecho de disposición del expedidor sobre la mercancía transportada. Ello es así dado que tal ejercicio se halla supeditado en buena medida a la tenencia y presentación de la carta de porte aéreo o del recibo de las mercancías al transportista aéreo, quien, en principio y salvo disposición expresa en contrario que se haya hecho constar en tales documentos (1929, art. 15, num. 2, en el que se ha otorgado carácter meramente dispositivo a los mandatos recogidos en los arts. 12, 13 y 14 del SV), se exonera de responsabilidad frente a posibles terceros si ha exigido al expedidor la reiterada presentación de la carta de porte aéreo o del recibo de las mercancías para ejercitar este derecho de disposición (1929, art. 12, num. 3, *a contrario sensu*). De ahí, pues, que sea lugar común la calificación de estos documentos, en especial en lo tocante a la carta de porte aéreo, como títulos de legitimación. Esto es, como una suerte de títulos-valores impropios en los que

⁵⁷ Una vez más, vid. *supra* n. 1.

⁵⁸ Sobre la limitación de responsabilidad del transportista aéreo en el SV, véase de Paz Martín (2006), Mapelli López (2002), Mendes de Leon (2017), de nuevo la obra colectiva, *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros* [Guerrero Lebrón (Dir.) (2015), Guerrero Lebrón (2013a), pp. 488-499, y de la misma autora (2020), "Los límites de responsabilidad en el transporte internacional de mercancías", en RDM, 318 (2020), 2, pp. 1-35, especialmente pp. 3-10, entre otros muchos autores.

puede ser apreciado alguno de los rasgos propios de los títulos representativos de las mercancías, a saber, la legitimación por la posesión, según ya se expuso con anterioridad⁵⁹.

Otra función muy relevante de los referidos documentos es la de constituir todo un medio de prueba privilegiado (1929, art. 4011), puesto que se ha establecido en torno a los contenidos más esenciales de la carta de porte aéreo y del recibo de las mercancías toda una presunción *iuris tantum* (que admite prueba en contrario) sobre la veracidad de los principales extremos en torno al contrato de transporte aéreo de mercancías. Como son, entre otros, su celebración misma (aun cuando no resulte imprescindible la emisión de la carta de porte aéreo o del recibo de las mercancías para la existencia y validez del contrato de transporte aéreo de mercancías, de acuerdo con el art. 9 SV, tal y como ya se indicó *supra*), y la aceptación de la carga (es decir, su correcta recepción por parte del destinatario) y de las condiciones de transporte estipuladas (1929, art. 11, num. 1). Por último, no se puede soslayar el mecanismo de coordinación entre la carta de porte aéreo y el recibo de las mercancías, de un lado, y la documentación aduanera y administrativa, de otro, previsto en el artículo 16 del SV al determinar la obligación del expedidor de suministrar dicha documentación al transportista aéreo con anterioridad a la entrega de la mercancía al destinatario (1929). El eventual incumplimiento de dicha daría lugar a la oportuna responsabilidad del expedidor frente al transportista aéreo por la ausencia, insuficiencia o irregularidad de los documentos administrativos o aduaneros (1929, art. 16, num. 1), sabiendo, además, que dicho transportista no tiene por qué examinar la regularidad formal de los mismos (1929, art. 16, num. 2).

Se trata, pues, de un régimen jurídico muy complejo y detallado en relación con la carta de porte aéreo y el recibo de las mercancías, si bien la realidad actual del transporte aéreo de mercancías ha ido superando poco a poco esta regulación, sobre todo en lo tocante a la emisión de estos documentos por medios electrónicos, como se verá *infra*.

b. La carta de porte aéreo en el Convenio de Montreal de 1999

El régimen jurídico sucintamente descrito de la carta de porte aéreo y del recibo de las mercancías en el SV no ha experimentado cambios realmente significativos en el CM, en el que se contemplan tales figuras en sus artículos 4 a 16.

De ahí, pues, que se reitere sin fisuras en ambos convenios la coexistencia y el carácter formalmente cogente de ambos documentos (1999, art. 4, num. 1-2), sin consecuencia alguna en caso de incumplimiento (1999, art. 9), los trámites, requisitos y contenidos mínimos imperativos para su emisión y utilización (1999, arts. 5 y 7-10), así como el valor meramente probatorio de dichos documentos (1999, art. 11). De esta forma, se ha mantenido la misma presunción *iuris tantum* ya vista en el SV en torno a la veracidad de los principales extremos referentes al contrato de transporte aéreo de mercancías, tales como, entre otros, su correcta estipulación, las condiciones de transporte pactadas y la correcta recepción de la carga por parte del destinatario (1999, art. 11, num. 1). También se reitera en el CV el carácter básico que revisten estos documentos para el ejercicio del derecho de disposición del expedidor sobre la mercancía transportada, respecto del cual se sigue manteniendo la importancia de la tenencia y presentación de la carta de porte aéreo o del recibo de las mercancías al transportista, quien una vez más se beneficia de la reiterada exoneración de responsabilidad frente a terceros contra la presentación de tales documentos por parte del expedidor cuando ejercite este derecho de disposición (1999, art. 12, num. 3). En suma, se trata una vez más de los mismos parámetros regulatorios del SV en lo tocante a la carta de porte aéreo y del recibo de las mercancías, que se han visto transpuestos *telle quelle* en el CM.

c. Otros documentos adicionales tipificados en el Convenio de Montreal de 1999 y en el Convenio de Chicago de 1944

La marcada similitud del tratamiento legal de la carta de porte aéreo y del recibo de las mercancías en el SV y en el CM podría llevar a pensar en el mimetismo completo entre ambas convenciones a este respecto y en una total ausencia de novedades en cuanto a la documentación en el contrato de transporte aéreo de mercancías en el Convenio de Montreal de 1999. Sin embargo, esto no es nada más lejos de la realidad, puesto que, aunque muy puntuales, las aportaciones de este último texto en este punto son de una relevancia nada desdeñable, como va a exponerse a continuación.

– El documento sobre la naturaleza de la carga

Las referidas novedades consisten en la introducción entre el elenco de documentos propios del referido contrato de una nueva figura, a saber, el documento relativo a la naturaleza de la carga, re-

⁵⁹ Vid. *supra* n. 19.

gulado en el artículo 6 del CM. Conforme a lo previsto en dicho precepto, se trata de un documento de carácter claramente opcional, salvo que venga exigido por el cumplimiento de las formalidades de aduana, policía y otras autoridades públicas similares (1999). Por lo demás, el documento relativo a la naturaleza de la carga deberá ser emitido por el expedidor y del mismo no se deduce ningún deber y obligación ni responsabilidad alguna adicional para el transportista aéreo, según se desprende del artículo 6 *in fine* CM (1999). Es, pues, muy breve y escueto el régimen jurídico determinado para este documento en este Convenio.

- El documento de transporte de mercancías peligrosas

Pese a las limitaciones expuestas, la importancia del documento relativo a la naturaleza de la carga viene de su posible conexión con otros documentos regulados en otros convenios internacionales, en función de las peculiaridades de la mercancía transportada. Es el caso del denominado “documento de transporte de mercancías peligrosas”, obviamente por vía aérea, regulado en el Anexo 18 del ya citado CCACI de 1944⁶⁰ y más en detalle en su desarrollo a través de las Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea (Documento OACI 9284/AN/905), cuya edición más reciente es la 2021-2022 (en adelante, IT 2021-2022)⁶¹. Pues bien, en su Parte 5 (Obligaciones del Expedidor), Cap. 4 (Documentos), se regula esta figura. Este documento reviste libertad de forma en su emisión, pero debe ser expedido con carácter imperativo en relación con las mercancías objeto de estas IT 2021-2022, enumeradas en los capítulos 1 a 9 de su Parte 2 (Clasificación de Mercancías Peligrosas) (2020). En adición, deberá contener, con carácter igualmente necesario, el nombre y la dirección del expedidor y del consignatario en el contrato de transporte aéreo de este tipo de carga, así como una detalladísima descripción de la misma, tanto en su conjunto como desglosada bulto por bulto, en la que se incluyen extremos tales como su canti-

dad, cualidades, clasificación y nomenclatura conforme a estas instrucciones técnicas, sustancias con las que pueden reaccionar, número y tipo de embalaje de conformidad con la Parte 4 (Instrucciones de Embalaje) de las presentes instrucciones técnicas, etc. (2020).

Además, este documento deberá verse complementado por un documento adicional de certificación o declaración de que el envío puede ser aceptado para su transporte aéreo y de que las mercancías peligrosas han sido adecuadamente embaladas a tales efectos, documento que será firmado y datado por el expedidor (2020, Punto 4.1.6 [Certificación], Cap. 4, Parte 5, de estas IT 2021-2022). En otro orden de cosas, es importante destacar la conexión que se impone entre el documento de transporte de mercancías peligrosas y la carta de porte aéreo que acompañe a una remesa de esta clase, puesto que se añadirán a sus contenidos sucintamente descritos *supra* una declaración suplementaria en la que se indique que tales mercancías se describen en el referido documento anexo de transporte de mercancías peligrosas (2020, Punto 4.2 [Carta de Porte Aéreo], Cap. 4, Parte 5, de estas IT 2021-2022). Se trata, pues, de un régimen sumamente desglosado y que dará lugar, de ser el supuesto, a un notable incremento de la documentación a considerar en el contrato de transporte aéreo de este tipo de mercancías.

d. Breve referencia al papel de la *International Air Transport Association*

Como es bien sabido, la *International Air Transport Association* o Asociación Internacional del Transporte Aéreo en lengua española (en adelante, IATA, según sus siglas en lengua inglesa) es una entidad asociativa privada cuyo principal objetivo consiste en fomentar en la medida de lo posible la regularidad, eficiencia y seguridad de todo tipo de transportes aéreos, de pasajeros y de mercancías, a través de la cooperación entre las compañías aéreas adheridas a dicha entidad, que fueron 57 en

⁶⁰ Vid. *supra* n. 41. Por lo demás, los trabajos preparatorios para la adopción del actual Anexo 18 CCACI (disponible en <https://www.icao.int>) sobre la base de su artículo 90 comenzaron en 1976, y la 1ra edición de las IT de desarrollo del mismo entraron en vigor el 1 enero 1983, y fueron plenamente aplicables desde el 1 enero 1984.

⁶¹ Tanto el Anexo 18 CCACI como la ed. más reciente de sus IT de desarrollo se aplican en todos y cada uno de los Estados Miembros de la UE en virtud de los Reglamentos 2008/216/UE, del PE y del Consejo, de 20 febrero 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA en adelante, por sus siglas en lengua inglesa), desarrollado a su vez por el Reglamento 2012/965/UE, de la Comisión, de 5 octubre 2012, por el que se establecen los requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas (ambos disponibles en <http://europa.eu>), tal y como se indica expresamente en el punto 116 del Anexo I de este último Reglamento de la Comisión de la UE (2012). Por lo demás, las IT 2021-2022 resultan de aplicación en el territorio del Reino de España a partir del 1 enero 2021 en virtud de la Resolución de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes español de 10 diciembre 2020, de 31, por la que se publican estas instrucciones técnicas en lengua española (disponibles en <https://www.icao.int> y en <http://www.boe.es>).

un principio y que superan con mucho las 200 en el momento presente⁶². Un primer antecedente de esta asociación se fundó inicialmente en La Haya en 1919, pero la actual IATA se constituyó en La Habana de 19 abril 1945, tras la creación previa el año anterior de la Organización de Aviación Civil Internacional (en adelante, OACI) como organismo especializado de la Organización de Naciones Unidas (en adelante, ONU) mediante el ya citado CCACI de 1944⁶³. La IATA y la OACI colaboran activamente la una con la otra, como se desprende, por ejemplo, de que ambas tengan sus respectivas sedes en Montreal (Canadá).

De entre las extensas funciones de la IATA, destaca en particular la redacción de resoluciones (las llamadas *Passenger and Cargo Conference Resolutions*) mediante las cuales se lleva a cabo la interpretación y aplicación de los principales convenios internacionales en materia de transporte aéreo, entre otras muchas finalidades. Aunque estas resoluciones carecen de carácter normativo *stricto sensu*, por emanar de una asociación privada y no de Estados soberanos, organizaciones o convenios internacionales, lo cierto es que tienen una innegable importancia práctica y material, por cuanto vinculan a las diversas y numerosas compañías aéreas asociadas en el marco de la IATA. Ello implica, a la postre, que los principales aspectos del tráfico aéreo en los ámbitos nacional e internacional se ven contemplados en estas resoluciones. Pues bien, en lo referente a la carta de porte aéreo, las principales de entre estas resoluciones (además de otras muchas con incidencia en esta materia) son las Resoluciones de la IATA 600a y 600b, en vigor desde el 1 de julio de 2010, sobre los modelos de carta de porte en papel y electrónica, y sobre la armonización y aplicación a tales modelos (incluida la carta de porte electrónica) de los límites de responsabilidad del transportista aéreo previstos en el SV y en el CM, según los casos, en las que se incluyen, entre otros extremos, las condiciones generales del transporte aéreo de mercancías⁶⁴.

En suma, resulta imprescindible contar con estas y otras normas elaboradas por la IATA a la hora de analizar la regulación de la documentación en el contrato de transporte aéreo de mercancías, ade-

más de con todas las disposiciones nacionales e internacionales sucintamente descritas *supra*.

III. ÚLTIMOS DESARROLLOS EN LA DOCUMENTACIÓN EN LOS CONTRATOS DE TRANSPORTE AÉREO DE PERSONAS Y DE MERCANCÍAS

En un sector tan dinámico y con una evolución tan continua y acelerada como el transporte aéreo se cumple doblemente el postulado según el cual la realidad va por delante del legislador, ya sea nacional, supranacional o internacional. De este modo, se ve igualmente superada por esta realidad la normativa emanada de tales instancias y así sucede, asimismo, en lo tocante a la documentación mercantil en los contratos de transporte aéreo de personas y de mercancías. De hecho, son muchos y muy variados los nuevos fenómenos que inciden en la puesta en práctica real y efectiva de esta documentación en el momento presente. De entre tales fenómenos, destacan especialmente los dos que van a ser sucintamente tratados a renglón seguido, a saber, la digitalización documental, de un lado, y el impacto que ha tenido la crisis desatada por la pandemia del COVID-19⁶⁵, de otro.

A. La digitalización de los títulos documentales en los contratos de transporte aéreo de personas y de mercancías

Los dos fenómenos recién enumerados revisten una nada desdeñable relevancia por motivos evidentes. Sin embargo, la digitalización documental es, sin duda, el que presenta una mayor y más clara importancia, sobre todo por su patente vocación de permanencia, frente al carácter más coyuntural de la pandemia del COVID-19, que se pretende superar y dejar a un lado en el plazo más reducido posible. Además, pese a su impronta de nuevo cuño y a su implantación relativamente reciente, lo cierto es que la digitalización documental en los contratos de transporte de personas y de mercancías ya se ha venido introduciendo desde hace algún tiempo. De ahí que este fenómeno no haya sido ajeno a una cierta regulación normativa más o menos afortunada, regulación que, desde luego, ha de ser necesariamente la base y el punto de partida de su análisis en su perspectiva jurídica.

⁶² Para ampliar información sobre la IATA, véase Arroyo Martínez (2006), pp. 70-71, Mendes de Leon (2017), pp. 37-38, y Pons Rafols (2010), entre otros muchos autores.

⁶³ Vid *supra* n. 41.

⁶⁴ Disponibles en <http://www.iata.org>. Para ampliar información sobre estas resoluciones, véase Folchi (2015), vol. 1, pp. 527-528, y Vassallo (2015).

⁶⁵ Aunque se han planteado diferentes opciones a este respecto, en este trabajo se ha optado por seguir las recomendaciones de la OMS y de la RAE en torno a la designación de este fenómeno y por tanto se hace referencia al mismo como 'pandemia', y se escribe la voz 'COVID-19' en mayúsculas y en género masculino.

1. El creciente fenómeno de la digitalización documental (sinopsis)

A nadie se le escapa que, pese al avance que supuso en épocas pasadas, el papel como soporte documental ha pasado a dar lugar a toda una fuente de inconvenientes, en cierta medida por su propio éxito, porque al haber estado siendo progresivamente utilizado de una forma masiva, su manipulación en tiempo y forma ha llegado a ser en extremo farragosa, y requiere de toda una panoplia de recursos materiales y humanos. De ahí que se haya ido prescindiendo poco a poco del soporte-papel en cuanto ha surgido una nueva alternativa tecnológica y ha ido ganando viabilidad paulatinamente: Es el caso del soporte informático, que ha permitido que la inmensa mayoría de los documentos emitidos en papel hasta fechas relativamente recientes hayan pasado a verse materializados mediante las tecnologías de la información y de la comunicación (en adelante, TIC). De este modo, la digitalización documental ha ido evolucionando desde un punto de partida meramente anecdótico hasta llegar a ser un fenómeno tan amplio como imparables en nuestros días⁶⁶.

Pues bien, si estos planteamientos pueden ser observados en mayor o menor medida en todos y cada uno de los diferentes sectores del mercado y de la actividad humana en general, e informan cada una de las distintas ramas del derecho, lo cierto es que se reproducen con mayor intensidad, si cabe, en una actividad tan ágil y acelerada como el transporte aéreo de personas y de mercancías, en el que la globalización ha irrumpido con una pujanza incontenible y, desde luego, con vocación de total permanencia.

La situación que se está viviendo en la actualidad en lo tocante a la documentación en los contratos de transporte de personas y de mercancías se revela tan complicada como interesante. De una parte, resulta sumamente sugestivo el momento de cambio que experimentan los títulos documentales en dicho contrato en relación con su soporte material, puesto que la consecuencia fundamental de los fenómenos antes descritos es que se va produciendo un progresivo abandono del papel en favor de los nuevos y más eficientes soportes digitales. Sobre todo por las más que evidentes ventajas que aportan en cuestiones tales como la rapidez en la gestión y la comodidad de los pasajeros aéreos en el

transporte aéreo de personas. Asimismo generan un aporte en la logística y, muy en particular, la trazabilidad o seguimiento continuo y en tiempo real del estado y ubicación de las mercancías transportadas durante todas y cada una de las diferentes fases de ejecución del transporte, desde su puesta en circulación hasta su misma entrega, en el transporte aéreo de carga. No obstante, de otra parte, este paulatino proceso todavía en curso ofrece no pocos inconvenientes. De entre dichas dificultades, destaca sobremanera la casi total ausencia de una verdadera regulación de esta materia en la normativa aplicable a los documentos mercantiles propios de ambos contratos, dentro de la cual las disposiciones específicas dedicadas a la digitalización de tales documentos se revelan dispersas y fragmentarias, y, en general, de un rango normativo de desarrollo de los mandatos fundamentales, ante el referido vacío normativo del que adolecen en lo concerniente a este nuevo fenómeno.

Por todo ello, se hace imprescindible un sucinto análisis de la documentación mercantil en un ámbito tan específico como los reiterados contratos de transporte de personas y de mercancías, ante las peculiaridades tan notables e intensas como las que, sin duda, va a provocar y está ya provocando un cambio tan drástico en el soporte material utilizado en dicha documentación. Y, una vez más, se ha de partir en esta tarea de una perspectiva individualizada para cada uno de estos dos contratos, habida cuenta de la distinta idiosincrasia que uno y otro presentan.

2. La digitalización documental en el contrato de transporte aéreo de personas

Es quizá en este contrato en el que más clara y perceptiblemente se muestra este fenómeno, dado que afecta a toda clase de público en general (los pasajeros aéreos en su conjunto), y no sólo a un ámbito más restringido y de carácter netamente empresarial, como se verá con posterioridad en relación con el contrato de transporte aéreo de mercancías.

a. Preliminar: la contratación por medios telemáticos en el contrato de transporte aéreo de personas: el proyecto 'e-ticketing'

Se observa cada vez con más frecuencia en la gestión de los servicios de todo tipo de transportes de personas⁶⁷ el recurso a las ya no tan nuevas TIC. Ello no sólo da lugar a la organización de redes telemáti-

⁶⁶ Sobre la digitalización documental con carácter general y en su perspectiva jurídica en el contrato de transporte aéreo, véase Escobar Saavedra (2016), especialmente pp. 107-203, Morillas Jarillo (2007), y Guerrero Lebrón (2007), y desde un punto de vista más relacionado con la llamada 'ciberseguridad' en los aeropuertos, Salerno, (2020), entre otros muchos autores.

⁶⁷ Sobre el particular, véase Hernández Sainz (2014), pp. 1049-1053, y Marco Arcalá (2016), pp. 89-90, entre otros autores.

cas para la adquisición de billetes, sino también a la sustitución de los billetes clásicos en soporte-papel por billetes emitidos en un soporte electrónico, en un formato totalmente desmaterializado, en el que se ejercita de cara al control del acceso al medio de transporte de que se trate a través de los dispositivos móviles (usualmente denominados *wearables*, en una voz tomada de la lengua inglesa)⁶⁸. Sus ventajas de celeridad y ahorro de costes para las compañías aéreas, de una parte, y de comodidad para la inmensa mayoría de los pasajeros, de otra, resultan evidentes. Empero, su régimen jurídico tan apenas ha comenzado a verse regulado, lo que suscita toda una serie de interrogantes en esta materia que exigen una respuesta normativa lo más idónea posible. De hecho, ha sido por estos motivos por los que la IATA se ha implicado, desde los inicios de este fenómeno, en el fomento de un tránsito paulatino y controlado del soporte-papel al soporte digital en la emisión de los billetes en el transporte aéreo. Concretamente, mediante la puesta en marcha del llamado proyecto '*e-ticketing*', ya desde junio de 2004, en cuyo marco se consiguió pasar de una implantación de sistemas digitales de emisión de estos billetes del 20% del mercado mundial a su práctica totalidad a partir de 2008⁶⁹. Por ende, también se ha buscado en el ámbito de este proyecto implementar un programa de simplificación de los modelos y sistemas de negocio de las compañías aéreas sobre la base de su creciente digitalización a través de las TIC⁷⁰.

b. *La emisión del billete electrónico en el contrato de transporte aéreo de personas: problemas que plantea*

Uno de estos problemas, tal vez el más inminente, es la escasez normativa de disposiciones sobre

esta materia ya que, al menos hasta la fecha, no se muestran muy abundantes (más bien escasas y escuetas) las previsiones específicas sobre los billetes electrónicos en el contrato de transporte aéreo de personas en nuestro ordenamiento. Tan sólo se alude a la mera posibilidad de emitir los billetes de transporte aéreo de personas en formato o por medios electrónicos en los artículos 2 f) y 3.2 a) del RCAPA (2004). Pese a no especificarse nada más en este punto, conviene recalcar la importancia de la calificación jurídica de estos documentos como 'billetes', dadas las consecuencias que la misma implica. A saber, la aplicación a los mismos de todas las disposiciones antes expuestas, en particular sus contenidos mínimos imperativos y, asimismo, de la legislación sobre protección del consumidor –por ejemplo, el artículo 63 del TrLGDCyU, así como sus artículos 80 y ss., en lo relativo a la prohibición de cláusulas abusivas en los contratos con los consumidores⁷¹-. Por ende, el carácter 'electrónico' de estos billetes supondrá la aplicación a los mismos de la regulación en materia de contratación y comercio electrónicos⁷², dentro de la cual destacan especialmente las Leyes 34/2002, de 11 julio, de Servicios de la Sociedad de la Información y del Comercio Electrónico (en adelante, LCE), 59/2003, de 19 diciembre, de Firma Electrónica (en adelante, LFE), y 56/2007, de 28 diciembre, de medidas de impulso a la sociedad de la información, entre otras⁷³. Las repercusiones de todo ello serán perceptibles, por ejemplo, en la posibilidad de complementar las obligaciones de documentación escrita del contrato establecidas en la ley mediante soporte electrónico (LCE, 2002, art. 23, num. 3) y en la obligación de facilitar la información pre y post-contractual de forma clara y permanente; es decir, en un soporte duradero (arts. 27 y

⁶⁸ Sobre el particular, véase Illescas Ortiz (2008), Guerrero Lebrón (2003), entre otros autores.

⁶⁹ Disponible en <http://www.iata.org>

⁷⁰ Sobre el particular, véase el Libro Blanco de la IATA *Simplifying the Business (StB) Transformation in progress and explorations underway*, de 2013 (disponible en <http://www.iata.org>). Sobre el impacto del fenómeno del '*e-ticketing*' en general y en relación con el público interesado de las compañías aéreas en los EE.UU., véase Kamal Qteishat *et al.* (2014) y Harcar, T., & Yuwelt (2012), respectivamente.

⁷¹ En este sentido, véase Marco Arcalá (2016), pp. 90-91, así como sentencia de 12 de diciembre de 2011 de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo (caso '*Spanair*', RJ 2012\37), comentada por Lyczkowska (2012c). También, de forma más global por García Sanz (2012); la S. JM núm. 1 de Barcelona de 10 enero 2010 y los Autos de 14 noviembre 2008 de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo (RJ 2009, 408), de 27 octubre 2009 (RJ 2010\135), y 2 febrero 2010 (RJ 2010\420); y el Auto de 6 octubre 2008 de la Sala de lo Civil y de lo Penal del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (JUR 2008\328434), especialmente interesantes todos ellos pues se confirma en sus respectivas decisiones la aplicabilidad a los pasajeros de manera imperativa e inderogable por pacto expreso la sumisión al fuero judicial territorial del consumidor (rectius pasajero), a modo de fuero tuitivo y privilegiado, en virtud de lo dispuesto en el artículo 52.2 LEC.

⁷² En este sentido, véase Marco Arcalá (2016).

⁷³ Para ampliar información, véase Davara Rodríguez (2015), especialmente pp. 213-289, y 291-331. Es importante destacar que la emisión de billetes electrónicos en el transporte aéreo de personas también deberá respetar otras disposiciones de carácter más técnico, como por ejemplo la Directiva 1978/2018/UE, del PE y del Consejo, de 11 diciembre 2018, por la que se establece el Código Europeo de las Comunicaciones Electrónicas (en adelante, CECE), y todavía pendiente de incorporación al ordenamiento interno español, pese a haberse excedido formalmente su plazo de transposición a estos efectos, fijado como fecha límite en el pasado 21 diciembre 2020 (art. 124.1 CECE).

28 LCE)⁷⁴. En consecuencia, la emisión de billetes electrónicos en el transporte aéreo de personas deberá ajustarse a tales imperativos, los cuales se muestran una vez más de muy diversa naturaleza y de compleja interacción unos con otros.

De todos los mandatos recién enumerados, es sin duda la prohibición de cláusulas abusivas en el sentido de los referidos artículos 80 y ss. del TrLGDCyU el que con mayor frecuencia se ha visto infringido en la práctica en el marco de la documentación digital en el contrato de transporte aéreo de personas. De hecho, la inserción de este tipo de cláusulas en dicha documentación o incluso el mero desarrollo sin más de prácticas de estas mismas características en la emisión de billetes electrónicos en el transporte aéreo de personas se han revelado mucho más usuales de lo que sería deseable. De ahí que haya ido consolidándose todo un *corpus* jurisprudencial sobre el carácter abusivo para con el pasajero aéreo de una serie de cláusulas y conductas relacionadas con la emisión de estos billetes en soporte digital por parte de las compañías aéreas. Pues bien, de entre tales cláusulas y comportamientos abusivos destacan en particular los siguientes:

- La imposición al pasajero de sobrecostes injustificados y hasta desproporcionados en tanto usuario de servicios aéreos en la emisión de billetes aéreos electrónicos⁷⁵, como, por ejemplo, la exigencia de una elevada cantidad adicional por la impresión en papel de estos billetes en la terminal del aeropuerto, si el pasajero no lo ha hecho con anterioridad por olvido o por imposibilidad. No hay que olvidar que la emisión del billete en cualquier soporte material no deja de ser una de las prestaciones obligatorias en el contrato de transporte aéreo de personas, es decir, uno más de los deberes del transportista aéreo en este contrato (arts. 92 LNA, 3.1 CV y 3.1 CM, ya descritos *supra*). A mayor abundamiento, el cobro por parte de la compañía aérea de estos onerosos

emolumentos por la impresión tradicional de estos billetes contraviene también los artículos 60.2, 60.3 y 63.2 del TrLGDCyU, en los que se preconiza y defiende el carácter gratuito y libre de costes de la documentación en los contratos con los consumidores y usuarios, incluyendo desde luego el contrato de transporte aéreo de pasajeros⁷⁶ (2007). Por todo ello, se ha venido rechazando con contundencia la legalidad de este sobrecoste en nuestra jurisprudencia⁷⁷.

- La opacidad en los precios y costes adicionales que impone al pasajero la compañía aérea, en numerosas ocasiones de un modo subrepticio que impide percibir de inmediato el carácter abusivo de estos emolumentos suplementarios, por indirectos encubiertos y así muy difíciles de detectar y, por tanto, de reclamar su devolución ante las instancias judiciales competentes. Sin ir más lejos, fue lo que sucedió en lo tocante al sobrecoste que se materializaba ‘por defecto’ (es decir, si nada manifestaba en contra el pasajero al solicitar la emisión informática de su billete) a causa de la contratación de un seguro de cancelación de vuelo en la tarifa global del billete electrónico, y cuya carencia de verdadera y total transparencia fue la razón básica y fundamental para que se rechazase esta práctica por parte del TJUE en tanto que abusiva⁷⁸.
- Las cláusulas en las que el transportista aéreo declina cualquier responsabilidad frente al pasajero por actuaciones reguladas o incluso impuestas en normas de carácter imperativo y así de imposible disponibilidad contractual, o, por ejemplo, por ir ligadas a las obligaciones del transportista aéreo en el contrato de transporte aéreo de personas. Un posible ejemplo, dependiendo de cada supuesto en concreto, serían las cláusulas habitualmente denominadas como ‘punto por punto’, en las que habiendo varios trans-

⁷⁴ Sobre la aplicación del art. 27 de la LCE al billete electrónico en el transporte aéreo de personas, véase la sentencia civil de 11 abril 2011 de la Audiencia Provincial de Barcelona Sección 15 (JUR 2011\362197), en el que se condenó al transportista aéreo sobre la base del referido precepto a compensar al pasajero por los perjuicios que le ocasionó la omisión del envío de un soporte duradero de confirmación de su contrato de transporte, lo que dio lugar a que este pasajero perdiese su vuelo (2011).

⁷⁵ Sobre el particular, véase Martín Osante (2013).

⁷⁶ En este sentido, véase Martín Osante (2013), pp. 151-156.

⁷⁷ En este sentido, véase el caso *Spanair* y la S. JM núm. 1 de Barcelona de 10 enero 2010, ambas cit. *supra* en a n. 71, así como las sentencias de 17 septiembre 2007 de la Audiencia Provincial de Málaga Sección 6 (JUR 2008\246078), y la S. JM núm. 1 de Málaga de 1 septiembre 2006 (AC 2006\1888), entre otras (en contra, aplicando con carácter general la libertad contractual como base de la legalidad y admisibilidad de estos sobrecostes, véase la sentencia Civil de 5 octubre 2011 de la Audiencia Provincial de Barcelona Sección 15 [AC 2011\1562]).

⁷⁸ En este sentido, véase el caso *ebookers*, cit. *supra* en la n. 31.

portistas aéreos que prestan sus servicios en el viaje de que se trate, el primero de ellos pretende exonerarse de toda responsabilidad ante el pasajero por las posibles pérdidas de conexiones con otros vuelos sucesivos. Es evidente que este primer transportista no responde por la eventual falta de diligencia de los demás transportistas aéreos en la prestación de los servicios encomendados a estos últimos, pero es igualmente obvio que no puede exonerarse de su propia responsabilidad por retraso, de acuerdo con el ya citado artículo 7 del RCAPA y así se ha determinado con contundencia en varios litigios sobre el particular⁷⁹.

- Las denominadas cláusulas ‘*service fees*’, puesto que dan lugar a recargos y sobrecostes para al pasajero aéreo por prestaciones que, de una manera u otra, se incluyen directa o indirectamente entre los propios deberes del transportista aéreo en el marco del contrato de transporte aéreo de personas. Sin embargo, no siempre se consideran de carácter abusivo tales cláusulas, ya que ello va a depender en gran medida de la vinculación de estas prestaciones con las obligaciones del transportista aéreo sea mayor o menor. Dicho de otro modo, estos recargos serán considerados conforme a derecho siempre que no se perciban por labores comprendidas en el núcleo fundamental y esencial de estos deberes del transportista aéreo y se reduzcan única y exclusivamente servicios complementarios o de mera cortesía. Por estos motivos ha causado tan hondo impacto un fallo del TJUE en el que se ha desechado la posibilidad de imponer sobrecostes por la mera facturación de equipajes dentro de ciertos parámetros básicos⁸⁰, si bien se mantiene en toda su intensidad el debate sobre la posible im-

sición de estos sobrecostes adicionales en la facturación *on line*, si bien una lógica coherencia en esta línea supondría calificar de inaceptables tales sobrecostes y por tanto prohibirlos por abusivos⁸¹.

En suma, las discusiones y controversias sobre el hipotético carácter abusivo para el pasajero de muchas de las cláusulas y prácticas impuestas o llevadas a cabo por las compañías aéreas informan la mayor parte de los aspectos del contrato de transporte aéreo de personas y entre ellos también inciden de pleno en lo que hace a la emisión en soporte digital de los billetes en este tipo de contratos. Por ello, cabe prever un progresivo aumento del elenco de tales cláusulas y prácticas que se declaren inaceptables por estos motivos⁸².

3. La digitalización documental en el contrato de transporte aéreo de mercancías

Como ya se indicó *supra*, el contrato de transporte aéreo de mercancías se ve muy ceñido a una actividad netamente empresarial y profesional, y no queda tan abierto y omnicompreensivo en su público interesado como el contrato de transporte aéreo de personas. Sin embargo, los fenómenos de la globalización y del recurso generalizado a las TIC han irrumpido igualmente con fuerza y sin limitaciones en el contrato de transporte aéreo de carga y, como es evidente, con vocación de total permanencia. De ahí, pues, que también haya que examinar brevemente el alcance y contenido de la digitalización documental en dicho contrato.

a. El proyecto ‘*e-freight*’

Uno de los primeros antecedentes de la digitalización documental en el transporte aéreo de mercancías fue un proyecto pionero puesto en marcha por la IATA a finales de 2005 y denominado genéricamente como proyecto ‘*e-freight*’⁸³. Este proyec-

⁷⁹ En este sentido, véase la sentencia civil de la Audiencia Provincial de Baleares Sección 5, en la que la escasa diferencia de tiempos de llegada y salida de los vuelos a enlazar por los pasajeros no se consideraron motivo suficiente para prescindir de la responsabilidad por el retraso producido en el vuelo del primer transportista aéreo, en los términos del repetido artículo 7 del RCAPA, por apreciarse, además, la concurrencia de un daño moral por las consecuencias del retraso (sobre el daño moral y su indemnización en el transporte aéreo, véase Bago Oria (2015), García Sanz (2012), Luongo (2009), y Lyczkowska (2012b), entre otros muchos autores).

⁸⁰ En este sentido, véase la famosa sentencia del TJUE Caso C-487/12, Vueling Airlines S.A. c. Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia, de 18 septiembre 2014 (caso ‘Vueling’), que dio lugar a la exigencia de responsabilidad y asimismo a la oportuna sanción administrativa de esta compañía *low cost* en la S. JCA núm. 1 de Orense de 5 noviembre 2014 (JUR 2014\271553). En síntesis, se trataba de cuatro pasajeros que viajaban juntos cada uno con su propio billete, al parecer tres de ellos sin equipaje, pero llevando uno de ellos dos maletas, probablemente con los enseres más básicos de sus restantes compañeros. Al ser una única persona quién facturó dos maletas, se le impuso un sobrecoste de 40€ por la segunda maleta, cuando, en realidad, se correspondían con cuatro plazas en el vuelo y no solamente con una (2014).

⁸¹ Para ampliar información sobre los ‘*service fees*’, véase Martín Osante (2013), pp. 156-158.

⁸² En sentido similar, véase Marco Arcalá (2016), pp. 94-96.

⁸³ Sobre el Proyecto ‘*e-freight*’, véase el documento de la IATA, *e-Freight Handbook*, v.4.0 2013 (disponible en <http://www.iata.org>), así como Alba Fernández et al. (2006) y Marco Arcalá (2019), p. 633.

to se ha venido planteando como uno de los más ambiciosos desarrollados por esta entidad, dado su ámbito global y omnicompreensivo respecto de todos y cada uno de los diversos tipos de documentos ligados al transporte aéreo de mercancías, ya sean de naturaleza administrativa o aduanera, o bien de carácter jurídico-privado o de cualquiera otra impronta. A mayor abundamiento, se buscó igualmente la imprescindible coordinación con las agencias y organismos especializados de la ONU, tanto en relación con el transporte como en lo relativo a las TIC y, asimismo, con otras organizaciones internacionales intergubernamentales, como la actual Organización Internacional de Aduanas, antiguo Consejo de Cooperación Aduanera, fundado como tal en 1950⁸⁴, entre otras.

En el marco de este proyecto, la IATA se planteó como aspiración fundamental la total eliminación del uso del soporte-papel entre todas las partes del contrato de transporte aéreo de mercancías, especialmente entre las compañías aéreas, y hasta a haber extendido una total digitalización documental incluso en los transportes de mercancías de carácter multimodal en los que interviniese un medio aéreo. Estos objetivos debían de haberse realizado plenamente entre 2010 y 2015. A día de hoy, se mantiene inalterado semejante objetivo, y son muchos y muy significativos los avances experimentados en esta dirección. Sin embargo, también han sido muchas y de gran enjundia las dificultades con las que ha topado el proyecto *e-freight*, por ejemplo en lo que hace a la puesta a punto de sistemas telemáticos adecuados, seguros y fiables en sus dispositivos de identificación y, sobre todo, homogéneos y uniformes, en el marco de una configuración de redes abiertas a través de internet, siempre en la búsqueda y consecución de un tratamiento electrónico similar de la documentación en el transporte aéreo de mercancías. No obstante, quizá el mayor obstáculo que haya surgido a estos efectos revista una clarísima impronta jurídica, puesto que consiste básicamente en la marcada diversidad normativa en esta materia en

la inmensa mayoría de las legislaciones comparadas y, muy especialmente, en el plano del derecho público; esto es, en cuanto a la documentación administrativa y aduanera requerida en cada Estado en el transporte aéreo de mercancías⁸⁵. Tal cúmulo de inconvenientes ha dado lugar a una notable ralentización en la realización efectiva del proyecto *e-freight*, cuyos plazos antes expuestos se han revelado quizá algo breves y, desde luego, excesivamente optimistas, ya que se han visto rebasados por la relativa tardanza en la consecución de una verdadera digitalización documental en el transporte aéreo de mercancías, como se verá *infra*. Pese a ello, esta lentitud no empaña en modo alguno los logros alcanzados hasta la fecha, por lo que no cabe duda del éxito de este proyecto y, lo que es más importante, de sus buenas perspectivas para los próximos años.

b. La carta de porte aéreo electrónica (e-AWB)

La meta fundamental a la que se buscaba llegar a través del proyecto *e-freight* había sido, y es la implantación de una carta de porte aéreo electrónica (*electronic Air Waybill* o *e-AWB*) y absolutamente digitalizada, en la que el soporte-papel resultase innecesario y quedase excluido por completo. Ello ha sido y ya es una realidad práctica en el momento presente⁸⁶, puesto que la carta de porte aéreo electrónica ha pasado a ser, desde el 1 enero de 2019⁸⁷, el documento contractual por defecto en el contrato de transporte aéreo de mercancías. Así, la carta de porte aéreo emitida en soporte-papel ha pasado a revestir un carácter meramente opcional a partir de la referida fecha y solo requiere ser emitida de esta manera cuando así lo solicitan directa y expresamente de común acuerdo ambas partes en el contrato de transporte aéreo de mercancías.

Partiendo de la regulación básica en el SV y el CM, el régimen de la carta de porte electrónica se desarrolla en diversas normas emanadas del Grupo de Trabajo de la IATA sobre el contrato de transporte aéreo de mercancías formalizado por medios

⁸⁴ Esta organización, conocida por sus siglas en lengua inglesa como WCO (World Customs Organization), fue constituida mediante el Convenio de Bruselas de 15 diciembre de 1950, por el que se estableció el inicial Consejo de Cooperación Aduanera, actual WCO (Instrumento de Ratificación de España de 4 agosto 1952), en vigor desde el 4 noviembre de 1952, conforme a lo dispuesto en su art. XVII inciso a. Es decir, una vez que había sido ratificada por al menos siete de los países signatarios de la misma, cuyos datos obran en su página web <http://www.wcoomd.org>.

⁸⁵ En este sentido, véase Alba Fernández et al. (2006), especialmente pp. 25-26; sobre este tipo de documentación, véase la normativa y jurisprudencia cit. *supra* en la n. 3.

⁸⁶ La *e-AWB* ya había venido estando operativa desde unos años atrás en muchos aeropuertos internacionales, entre los que se cuentan, por ejemplo, los de Madrid-Barajas Adolfo Suárez y de Barcelona-el Prat en España, y muchas compañías aéreas —entre las que se cuenta Iberia— y con una extensa implantación en los EE.UU., Canadá y numerosos países asiáticos. Si bien las dificultades de índole aduanera y administrativa ponen freno a su expansión por el momento en otras áreas geográficas o en otros aeropuertos, en los que, a día de hoy, sigue siendo necesario el soporte-papel en la mayor parte de la documentación que acompaña al transporte aéreo de mercancías, en particular en los referidos ámbitos aduanero y administrativo.

⁸⁷ Según declaración oficial de la IATA, disponible en <http://www.iata.org>.

electrónicos (*electronic Cargo Working Group* o *e-CWG*), tales como las siguientes⁸⁸:

- La práctica recomendada de la IATA 1670, de 10 marzo 2010, sobre el intercambio de información electrónica en el transporte aéreo de mercancías (*Electronic Data Interchange* o *EDI*) y por la que se establece un modelo de acuerdo de intercambio de información electrónica.
- Las resoluciones de la IATA 600a y 600b, ya citadas⁸⁹, en vigor desde el 1 julio 2010, sobre los modelos de carta de porte en papel y electrónica, y sobre la armonización y aplicación a tales modelos (incluida la carta de porte electrónica) de los límites de responsabilidad del transportista aéreo previstos en el SV y en el CM, según los casos.
- La Resolución de la IATA 672, de 10 de marzo de 2013⁹⁰, sobre el modelo de acuerdos multilaterales sobre cartas de porte aéreo electrónicas (fijado en su Anexo A) y en la que se establecen las condiciones de su emisión (en particular el consentimiento al respecto de las partes y personas intervinientes en el contrato de transporte aéreo de mercancías, en su art. 3), y se prevé la preparación de listados de las compañías aéreas adheridas al sistema de emisión de esta modalidad de carta de porte aéreo (véase de nuevo el Anexo A), de los aeropuertos preparados para aceptar este tipo de carta de porte (*vid.* el Anexo B), y de los transitarios o agentes de carga que hayan firmado tal acuerdo multilateral (véase, el Anexo C). Como las anteriores, se trata de una norma muy detallada, en cuyos preceptos se contemplan con especial cuidado extremos tales como, entre otros muchos, las grabaciones de los intercambios de información (art. 5), la confidencialidad y protección de datos (art. 6), la obligación de respetar y cumplir las obligaciones técnicas del sistema de intercambios de información (art. 8), la seguridad y responsabilidad en este ámbito (arts. 7 y 9), y la posibilidad de someter los posibles conflictos surgidos con

ocasión de la aplicación de estos acuerdos multilaterales a mecanismos alternativos de resolución de conflictos.

Nos hallamos, pues, ante un marco normativo muy ampliamente desarrollado en estos y otros muchos numerosos documentos complementarios de los anteriores⁹¹, en lo que representa toda una estructura que se había venido mostrando útil y funcional en extremo ya en los años precedentes. Sin duda, fue este el principal motivo por el que la IATA fue incluso más allá cuando declaró oficialmente a finales de 2018 que la *e-AWB* pasaba a ser el documento contractual por defecto (si no se solicita el soporte-papel directa y expresamente por ambas partes) en el contrato de transporte aéreo de mercancías desde el 1 enero 2019, como ya se indicó *supra*. Y de ahí que la IATA haya auspiciado la elaboración de un instrumento internacional global entre las autoridades aeroportuarias, las compañías aéreas y los agentes de carga de todo el mundo sobre la referida Resolución 672, en concreto el Acuerdo Multilateral sobre la carta de porte aéreo electrónica redactado y mantenido desde la propia IATA conforme a dicha Resolución, y al que ya se adhirieron desde hace tiempo los principales aeropuertos internacionales, así como otras asociaciones relacionadas con el transporte aéreo de mercancías, tales como la *International Federation of Freight Forwarders Associations* (en adelante, FIATA) y *The International Air Cargo Association*, entre otras. Ello propició, igualmente, la emisión de una Declaración Oficial conjunta de la IATA y la FIATA de 2013 en la que se tomaba claramente postura en favor de este Acuerdo Multilateral, lo que ha facilitado su consolidada implantación en la actualidad y para los años venideros.

c. *Los parámetros básicos de la operativa de la documentación electrónica en el contrato de transporte aéreo de mercancías*

Uno de los más básicos e importantes postulados en la regulación de la carta de porte aéreo electrónica se ve tipificado en la Sección 1.2 del Documento Adjunto A) de la Resolución 672, en la cual se establece el llamado principio de neutralidad tecnológica, consistente en la observancia estricta

⁸⁸ Todas ellas también disponibles en <http://www.iata.org>; sobre las mismas, véase el documento de la IATA, *e-Freight Handbook*, v.4.0, *cit.*

⁸⁹ *Vid. supra* n. 64, en particular la doctrina *cit.* en esta n.

⁹⁰ Sobre la misma, véase el documento de la IATA, *e-Freight Handbook*, v.4.0, *cit.*, así como Marco Arcalá (2019), pp. 634-635.

⁹¹ Entre otros, complementan a las normas anteriores documentos como el Manual de la IATA para el tratamiento de las mercancías (*IATA Cargo Handling Manual*), el Plan operativo modelo de la Industria Aérea de Carga (*Air Cargo Industry Master Operating Plan*, conocido por sus siglas en lengua inglesa, MOP), y los Procedimientos Operativos Estandarizados (*Standard Operating Procedures*, también conocidos por sus siglas en lengua inglesa, SOP) que se deben seguir si se usa una *e-AWB*, todos ellos disponibles asimismo en <http://www.iata.org>.

ta y rigurosa de una total y completa equivalencia a todos los efectos entre la carta de porte aéreo documentada en soporte-papel y la emitida por medios electrónicos. El efecto fundamental de este principio es que el régimen jurídico al que han de someterse ambos tipos de cartas de porte en el contrato de transporte aéreo de mercancía ha de ser exactamente el mismo o, cuando menos, lo más similar que sea posible, sin diferencias esenciales en sus principales elementos, entre los cuales se destacan especialmente los siguientes:

- Las menciones mínimas imperativas de la carta de porte aéreo, que aparecen enumeradas con carácter cogente en los artículos 7 del SV y 8 del CM, y cuya carencia daría lugar a que la carta de porte aéreo no pudiese ser legalmente calificada como tal. Además, ello supondría que esta careciese de la especial protección jurídica que se le brinda en ambos textos legales. En suma, y al margen de que haya sido emitida en soporte-papel o en soporte digital, la carta de porte aéreo debe contener extremos tales como el lugar, la fecha (y hasta la hora) de su puesta en circulación, la identificación completa, con todos los datos necesarios, del cargador, el transportista y el destinatario, el peso y la descripción de las mercancías transportadas, precio de dichas mercancías y demás gastos a satisfacer, los puntos de partida o de salida y de destino del vuelo, con indicación de las escalas intermedias, en su caso, etc. De esta suerte, el necesario cumplimiento de los preceptos antes citados ha forzado la necesaria regulación de estas y otras informaciones en las Resoluciones de la IATA 600a y 600b, sobre los modelos de carta de porte en papel y electrónica.
- La validez jurídica y la fuerza como evidencia de la carta de porte aéreo, tanto en soporte-papel como en soporte digital, cuya veracidad y corrección como prueba legal de la existencia y de los elementos del contrato de transporte aéreo de mercancías exigidos en los reiterados artículos 7 del SV y 8 del CM se presumen *iuris tantum*. Así, sin resultar inatacable, la carta de porte aéreo en cualquier soporte material sí que repre-

senta un valioso indicio *prima facie* sobre los extremos antes indicados (arts. 11 del SV y CM) y cuya puesta en duda, en su caso, requerirá la destrucción de esa presunción si se acredita fehacientemente por parte de quién las alegue la falsedad o inexactitud de los datos que deben aparecer necesariamente en este título.

- La calificación jurídica de la carta de porte aéreo emitida en cualquier clase de soporte material como título de legitimación con miras a ejercitar el derecho de disposición sobre las mercancías, que corresponderá a quién aparezca en este documento como legitimado formalmente a estos efectos (arts. 12 del SV y 12 CM). Es cierto que la carta de porte aéreo se emite en general como un documento no negociable y de carácter meramente probatorio en el sentido ya expresado *supra*, pero con una eventual excepción, como es la que se contempla en la versión del artículo 15.3 del SV introducida mediante el Protocolo de La Haya de 28 septiembre 1955, en una opción muy poco materializada en la práctica actual del transporte aéreo de carga, pero que aún resulta teóricamente admisible entre los Estados en los que se mantenga vigente la referida versión y que tal vez podría así reaparecer en determinados supuestos⁹².

En suma, la puesta en marcha real y efectiva del principio de neutralidad tecnológica implica que la equivalencia entre la carta de porte aéreo en soporte-papel y en soporte digital ha de responder antes que nada a planteamientos de carácter netamente funcional, ya que ambos tipos de documentos han de servir para los mismos fines, con los mismos contenidos y con idéntico valor jurídico. La cuestión es que las claras ventajas del soporte electrónico permiten que la carta de porte aéreo vaya mucho más allá, por ejemplo en cuanto a las informaciones que pueden ser consignadas adicionalmente en la misma cuando ha sido emitida por esta vía. Esto ha llevado a diversos sectores doctrinales a proponer la correspondiente puesta al día de las disposiciones vigentes a este respecto en el SV y en el CM, justamente para adaptar a este nuevo marco tecnológico el régimen jurídico de la

⁹² Esta podría ser la opción establecida en un tercer párrafo añadido al artículo 15 del CV, en su versión modificada por el referido Protocolo Adicional de La Haya de 28 septiembre 1955 (vid. *supra* n. 1). En virtud de dicha norma, de obvio carácter dispositivo, nada impide en esta versión de la CV que las partes del contrato de transporte puedan emitir una carta de porte aéreo negociable si así lo estiman oportuno (1955). Sin embargo, este tercer párrafo ha desaparecido de la actual versión del art. 15 del SV, por lo que esta posibilidad sólo se dará en los transportes aéreos de mercancías a los que resulte aplicable la legislación de algún Estado que haya ratificado el CV en su versión modificada el citado Protocolo de La Haya de 1955, sin haber ratificado con posterioridad sus ulteriores modificaciones en la versión más reciente del SV, en la que ya no se contempla la referida opción.

carta de porte aéreo, tal vez todavía excesivamente focalizado en el soporte-papel, cuando lo que se está buscando es su total exclusión del sector del transporte aéreo⁹³.

B. Las repercusiones de la pandemia del COVID-19 en los títulos documentales en los contratos de transporte aéreo de personas y de mercancías

Desde el final del primer trimestre del año 2020 hasta ahora, la pandemia del COVID-19 ha irrumpido en todo el mundo a modo de verdadero estallido con una profunda incidencia de consecuencias nada deseables tan variadas y complejas que ni siquiera han podido ser bien delimitadas en el momento presente. De ahí la necesidad de analizar siquiera algunos de los efectos de este impacto profundo que está dejando este fenómeno en cada sector, en este caso en los contratos de transporte aéreo de personas y de mercancías, y más concretamente en su documentación mercantil.

1. El alcance de la pandemia del COVID-19 en el ámbito del transporte aéreo (sinopsis)

Como es obvio, y salvo muy puntuales y contadísimas excepciones⁹⁴, la pandemia del COVID-19 no ha resultado beneficiosa en modo alguno, sino todo lo contrario, y ha dado lugar a un impacto profundamente negativo de la máxima entidad que, sobre todo, ha tenido un carácter marcadamente sistémico. Dicho de otra manera, circunstancias como, entre otras, la intensa globalización mundial, de un lado, y la notable interrelación entre la tecnología y todo tipo de factores culturales, políticos, sociológicos, etc., de otro, han incrementado exponencialmente las consecuencias de esta pandemia, cuyas nefastas repercusiones han alcanzado y se han extendido a todos los sectores productivos, industriales, de prestación de servicios, financieros, comerciales y empresariales, alterando y hasta degradando en mayor o menor medida el entramado económico y social,

en lo que promete devenir en una terrible crisis económica y en cambios aun por dirimir⁹⁵. Y aunque se haya tratado de prevenir a todo trance este deterioro, lo cierto es que, a día de hoy, está por ver hasta qué punto será posible y con qué tipo de medidas mitigar estos efectos, habida cuenta de que, al menos por el momento, el patógeno sigue entre nosotros, yendo y viniendo en sucesivas olas de incidencia y con diferentes mutaciones.

En esta tesitura, bien puede decirse que esta situación ha venido para quedarse y ha pasado a formar parte de lo que se ha dado en llamar 'nueva normalidad', era 'post-pandemia' o era 'post-COVID-19'⁹⁶, a todos los niveles y en todos los ámbitos de la actividad humana. Es muy evidente que abordar un fenómeno de semejante magnitud y en tan constante y acelerada evolución⁹⁷ excede con mucho de los fines y las posibilidades de este trabajo y sólo es posible recalcar el carácter omni-comprendido de dicho fenómeno, cuya incidencia ha alcanzado a todos los sectores, y, por supuesto, se cuenta entre ellos el transporte aéreo, en el cual se debe centrar el presente estudio.

La vasta y alargada incidencia de la pandemia del COVID-19 ha alcanzado también a dicho sector en todos sus diversos aspectos, tanto para el transporte aéreo de mercancías como de personas (por ejemplo, en la siempre complicada y conflictiva materia de la responsabilidad del transportista aéreo⁹⁸), y para todos sus diferentes partícipes, tales como compañías aéreas (de bandera y *low cost*⁹⁹), autoridades aeroportuarias y, desde luego, los pasajeros aéreos¹⁰⁰. Entre estos actores del tráfico aéreo se cuentan también las autoridades estatales de cada país, que han venido a ser la principal instancia en esta materia, pues son quienes han ido tomando las medidas más inmediatas y urgentes para que el transporte aéreo no se convirtiese en un vector masivo en la ya demasiado acelerada transmisión del patógeno, así como también para garantizar el normal abastecimiento de mercancías y productos, especialmente los considerados más

⁹³ En sentido similar, véase Alba Fernández *et al.* (2006), pp. 31-32.

⁹⁴ Una de estas escasísimas excepciones ha podido ser la reducción del impacto ecológico sobre espacios naturales protegidos y sobre el medio ambiente en general como consecuencia del confinamiento; sobre el particular, véase Barragán Del Rey (2020).

⁹⁵ Sobre el particular, véase Vázquez Atochero (2020) y Sierra Arias (2020).

⁹⁶ Vid. *supra* n. anterior.

⁹⁷ En palabras del Prof. D. José Girón Tena, bien podría decirse que, como el derecho mercantil, la pandemia del COVID-19, "no es, está siendo" (1954).

⁹⁸ Sobre el particular, véase Navarro, & Olmedo (2020).

⁹⁹ Sobre la incidencia de la pandemia del COVID-19 en las compañías aéreas *low cost*, véase Pruneddu (2020).

¹⁰⁰ Sobre el impacto global de la pandemia del COVID-19 en la aviación civil a nivel mundial, véase el informe oficial del *Air Transport Bureau* de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI/ICAO, según sus siglas en lengua inglesa, *International Civil Aviation Organization*), *Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis*, Montreal, Canadá, versión de 6 julio de 2020, pp. 1-108 (disponible en <http://www.icao.int>).

esenciales¹⁰¹. Pese a ello, este problema plantea la necesidad de soluciones globales que, al igual que la navegación aérea, trasciendan el principio de territorialidad de las legislaciones nacionales. De ahí que se hiciera imprescindible la intervención de entidades internacionales y supranacionales para adoptar soluciones comunes y mínimamente homogéneas en alguna medida¹⁰². Así, se observan distintas y muy variadas acciones de la OACI¹⁰³ y hasta de la misma OMS¹⁰⁴ en el ámbito de la aviación civil internacional en el ejercicio de sus respectivas competencias.

Centrándonos, no obstante, en la actividad legislativa de las instancias españolas y de la UE como entidad supranacional, cabe decir que han sido muy numerosas las normas sobre el COVID-19 promulgadas en el desarrollo de sus prerrogativas en lo tocante al tráfico aéreo en el territorio conjunto de sus Estados miembros. Sin ser este tampoco el foro adecuado para un comentario exhaustivo de tan ingente y casi inabarcable cúmulo de normas¹⁰⁵, sí que bien puede decirse que, hasta la fecha y sin ánimo alguno de exhaustividad, por lo demás poco menos que inalcanzable, destacan muy especialmente de entre todas ellas las que a continuación se exponen.

a. Normativa de la Unión Europea

- Reglamento 696/2020/UE, del PE y del Consejo, de 25 mayo de 2020, por el que se modifica el Reglamento 1008/2008/CE, del PE y del Consejo, de 24 septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad Europea¹⁰⁶, al

que se le añaden varios artículos nuevos (art. 21 *bis*, art. 24 *bis* y art. 25 *bis*, entre otros) en los que se permite a las autoridades nacionales de los Estados Miembros y a la Comisión Europea adoptar medidas de urgencia para contener la expansión de la pandemia en los aeropuertos y se establecen otras medidas directas en materia de asistencia en tierra.

- Reglamento 2021/953/UE, del PE y del Consejo, de 14 junio 2021, relativo a un marco para la expedición, verificación y aceptación de certificados COVID-19 interoperables de vacunación, de prueba diagnóstica y de recuperación (certificado COVID digital de la UE), a fin de facilitar la libre circulación durante la pandemia del COVID-19 (2021).
- Reglamentos de Ejecución 745/2020/UE y 746/2020/UE, ambos de la Comisión Europea, y ambos de 4 junio 2020, mediante los cuales se modifican los Reglamentos de Ejecución 1042/2018/UE, de la Comisión Europea, de 23 julio 2018, y 947/2019/UE, de la Comisión Europea, de 24 mayo 2019, en lo que respecta al aplazamiento de las fechas de aplicación de determinadas medidas (en su mayoría provisiones de carácter técnico y de control, por ejemplo, de aeronaves no tripuladas o de evaluación psicológica del personal de las tripulaciones de vuelo y de cabina, entre otras) en el contexto de la pandemia del COVID-19.
- Reglamento de Ejecución 910/2020/UE, de la Comisión Europea, de 30 junio de 2020,

¹⁰¹ Sobre las diferentes medidas adoptadas en los diversos Estados nacionales en relación con el COVID-19 y la aviación civil, véase la información actualizada al respecto en las web de la OACI, <http://www.icao.int> cit. *supra* en la n. anterior, y de IATA, <http://www.iata.org> y, sobre todo, <https://www.iatatravelcentre.com>.

¹⁰² En sentido similar, véase Gómez (2020).

¹⁰³ Por ejemplo, véase la Declaración del Consejo de la OACI sobre el COVID-19, adoptada en la IV sesión de su 219º periodo de sesiones, en Montreal, el 9 marzo de 2020 (disponible en <http://www.icao.int>), sobre la base de los artículos 14 y 44 del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional (COACI), de 7 diciembre 1944 (Instrumento de Ratificación de España firmado en Buenos Aires el 24 septiembre de 1968), entre otros contenidos recomendando la estricta observancia del Reglamento Sanitario Internacional (RSI, 2005) y las normas y métodos recomendados (SARPS, según sus siglas en lengua inglesa *Standards and Recommended Practices*), sobre las mismas, véase Sierra Noguero (2020), pp.34-37, del Anexo IX (facilitación) del referido Convenio.

¹⁰⁴ Por ejemplo, véase la famosa Nota Científica de la OMS de 24 abril de 2020, Pasaportes de inmunidad en el contexto de la COVID-19 (disponible en lengua española en <http://who.int>), sobre la creación de un 'certificado de ausencia de riesgo' o 'pasaporte de inmunidad', de cara al control de los pasajeros aéreos en los aeropuertos, la cual se ha llevado a cabo en el ámbito de la UE mediante la implantación del llamado 'Pasaporte COVID-19', sobre el que se volverá *infra*.

¹⁰⁵ Para ampliar información sobre las principales disposiciones de la UE en materia de transporte aéreo y el COVID-19, véase Ripol Carulla (2020).

¹⁰⁶ El Reglamento 1008/2008 ha sido desarrollado mediante la Comunicación de la Comisión Europea de 8 junio de 2017 (Doc. C[2017] 3711 final) por la que se aprueban sus Directrices interpretativas en materia de propiedad y control de las aerolíneas (DOUE C 191, de 16 junio de 2017), y por las directrices interpretativas del mismo Reglamento sobre prestación de servicios públicos obligatorios (artículos 15 y 16 del Reglamento 1008/2008), adoptadas mediante la Comunicación de la Comisión Europea de 8 junio de 2017 (Doc. C [2017] 3712 final; DOUE C 194, de 17 junio de 2017), conocidas como Directrices OSP. Sobre este reglamento, véase Morillas Jarillo *et al.* (2014), Petit Lavall (2012), García Álvarez (2012), Mambrilla Rivera (2013), Pantazi (2010), y Stepler, & Vogler (2010), entre otros autores.

por el que se modifican, a consecuencia de la pandemia del COVID-19, los Reglamentos de Ejecución 1998/2015/UE, de la Comisión Europea, de 5 noviembre de 2015, 103/2019/UE, de la Comisión Europea, de 23 enero de 2019, y 1583/2019/UE, de la Comisión Europea, de 25 septiembre de 2019, en lo que respecta a la nueva designación de las compañías aéreas, los operadores y las entidades que realizan controles de seguridad de la carga y el correo procedentes de terceros países, así como al aplazamiento de determinados requisitos reglamentarios en los ámbitos de la ciberseguridad, la verificación de antecedentes, las normas para los equipos de detección de explosivos y los equipos de detección de trazas de explosivos.

- Comunicaciones de la Comisión Europea al PE y al Consejo COVID-19 (Doc. COM[2020] 115 final, de 16 marzo 2020), sobre la restricción temporal de los viajes no esenciales a la UE (2020), (Doc. COM[2020] 148 final, de 8 abril 2020), sobre la evaluación de la restricción temporal de los viajes no esenciales a la UE (2020), y (Doc. COM[2020] 2050 final, de 8 abril 2020), por la que se adoptan las directrices sobre la aplicación de la restricción temporal de los viajes no esenciales a la UE, sobre la facilitación del régimen de tránsito para la repatriación de los ciudadanos de la UE y sobre sus efectos en la política de visados (2020).
- Comunicación de la Comisión Europea (Doc. C[2020] 2051 final), por la que se adoptan las Directrices COVID-19 relativas al ejercicio de la libre circulación de trabajadores durante la pandemia, y en la que, por ejemplo, se regula el tránsito y la repatriación de viajeros y tripulaciones, entre ellas las de navegación aérea (2020).
- Comunicación de la Comisión Europea (Doc. C[2020] 1753 final), por la que se adoptan las Directrices COVID-19 sobre medidas de gestión de fronteras para proteger la salud

y garantizar la disponibilidad de los bienes y de los servicios esenciales (2020).

- Comunicación de la Comisión Europea de 18 marzo 2020 (Doc. C[2020] 1830 final), mediante la cual se adoptan las Directrices interpretativas sobre los Reglamentos de la UE en materia de derechos de los pasajeros en el contexto de la situación cambiante con motivo del COVID-19, y en la cual se establecen los parámetros para una aplicación lo más homogénea posible en todos los Estados miembros de la UE de los diversos reglamentos de protección de los pasajeros en los distintos medios de transporte¹⁰⁷ en la actual situación de pandemia ocasionada por este patógeno, incluido por supuesto el RCAPA¹⁰⁸ (2020).
- Comunicación de la Comisión Europea (Doc. C[2020] 1897 final), por la que se adoptan las Directrices para la puesta en marcha de los “carriles verdes” en el marco de las citadas directrices COVID-19 sobre medidas de gestión de fronteras (2020).
- Comunicación de la Comisión Europea (Doc. C[2020] 2010 final), por la que se adoptan las directrices sobre medidas para facilitar el transporte aéreo de mercancías (2020).
- Comunicación de la Comisión Europea, en cooperación con el Presidente del Consejo Europeo, de 15 abril de 2020, por la que se adopta la llamada hoja de ruta común europea para el levantamiento de las medidas de contención de la COVID-19 (2020).
- Recomendación 648/2020/UE, de la Comisión Europea, de 13 mayo 2020, relativa a los bonos ofrecidos a los pasajeros y a los viajeros como alternativa al reembolso de viajes combinados y servicios de transporte cancelados en el contexto de la pandemia de COVID-19, y que también tiene por objeto la protección de los pasajeros en cualesquiera medios de transporte terrestre, marítimo

¹⁰⁷ Además de la interpretación y aplicación uniforme del RCAPA, esta comunicación contempla también estas mismas interpretación y aplicación en relación con los reglamentos siguientes: Reglamento 1371/2007/CE, del PE y del Consejo, de 23 octubre de 2007, sobre derechos y obligaciones de los viajeros por ferrocarril (RDOVF), Reglamento 181/2011/UE, del PE y del Consejo, de 16 febrero de 2011, sobre derechos de los viajeros de autobús y autocar (RDVAA), y por el que se modifica el Reglamento 2006/2004/CE, del PE y del Consejo, de 27 octubre de 2004, sobre la cooperación entre las autoridades nacionales encargadas de aplicar la legislación de protección de los consumidores (RCPC) (sobre ambos Reglamentos, véase Guillén Caramés [2014]) y finalmente, el Reglamento 1177/2010/UE, del PE y del Consejo, de 24 noviembre de 2010, sobre derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables (RDPMVN), y por el que se modifica igualmente el citado Reglamento 2006/2004/CE (sobre el Reglamento 1177/2010/UE, véase Petit Lavall [2013]).

¹⁰⁸ Sobre estas directrices, véase Ripol Carulla (2020), pp. 86-90, Fernández Rozas (2020), Vassallo (2020), y Álvarez Ambrosio (2020), entre otros autores.

- o aéreo¹⁰⁹ en el referido contexto y ante la práctica generalizada de emisión de estos bonos (2020).
- Comunicación de la Comisión Europea (Doc. C[2020] 3139 final), por la que se adoptan las Directrices COVID-19 sobre el restablecimiento progresivo de los servicios de transportes y la conectividad (2020).
- Comunicación de la Comisión Europea al PE y al Consejo (Doc. COM[2020] 399 final, de 11 junio 2020), sobre la tercera evaluación de la aplicación de la restricción temporal de los viajes no esenciales a la UE (2020).
- Recomendación de la Comisión Europea 2020/2243/UE, de 22 diciembre 2020, sobre un enfoque coordinado en materia de viajes y transportes en respuesta a la nueva variante de SARS-COV-2 detectada en el Reino Unido (2020).

b. *Normativa interna española*

- Real Decreto-Ley 11/2020, de 31 marzo, por el que se adoptan medidas urgentes complementarias en el ámbito social y económico para hacer frente al COVID-19 (2020).
- Real Decreto-Ley 26/2020, de 7 julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda¹¹⁰ (2020).
- Real Decreto-Ley 35/2020, de 22 diciembre, de medidas urgentes de apoyo al sector turístico, la hostelería y el comercio y en materia tributaria (2020).

- Ley 2/2021 de 29 marzo, de medidas urgentes de prevención, contención y coordinación para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 (2021).
- Orden Ministerial de 3 mayo de 2020, por la que se dictan instrucciones sobre la utilización de mascarillas en los distintos medios de transporte y se fijan requisitos para garantizar una movilidad segura de conformidad con el plan para la transición segura hacia una nueva normalidad (2020).
- Resolución de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Reino de España de 9 julio de 2020, por la que se aprueban las Directrices operativas para la gestión de pasajeros aéreos y personal de aviación con relación a la pandemia Covid-19¹¹¹ (2020) (en adelante, DOGPA), actualizada por las posteriores Resoluciones del mismo órgano de 20 noviembre de 2020, 17 diciembre de 2020, 21 julio de 2021 y 2 noviembre de 2021¹¹².
- c. *Otras disposiciones*
- Comunicado de la IATA número 66, de 24 agosto de 2020, sobre las sanciones para los viajeros que rehúsen llevar mascarilla¹¹³.
- Material de la IATA de Orientación General para las Operaciones en Cabina de Pasajeros Durante y Post-Pandemia (Edición núm. 4, de 8 septiembre 2020)¹¹⁴.

Se trata, pues, de un ingente cúmulo de normas de muy diverso tipo y aún más variados contenidos que inciden en casi la práctica y completa totalidad de las distintas facetas y actividades vinculadas al transporte aéreo en toda su amplitud y extensión.

¹⁰⁹ Por tanto, esta Recomendación, además de versar sobre el RCAPA, va igualmente referida a los diferentes Reglamentos de la UE a este respecto, cit. *supra* en la n. 107.

¹¹⁰ Especialmente en su Capítulo II, "Medidas en el sector del transporte aéreo" (arts. 2-7), que se vio desarrollado inicialmente por las DOGPA, cit. *infra* a continuación, con todas sus sucesivas actualizaciones posteriores (vid. *infra*). Para un comentario detallado de las primeras acciones seguidas y las normas básicas promulgadas por el Gobierno de España en esta materia, véase Ripol Carulla (2020).

¹¹¹ Las DOGPA traen causa, a su vez, de la versión de estas mismas Directrices Operativas adoptadas en el marco de la UE por la EASA (vid. *supra* n. 61) conjuntamente con el Centro Europeo para la Prevención y el Control de Enfermedades (ECDC en adelante, por sus siglas en lengua inglesa) el 30 junio 2020, con su Anexo sobre las "Directrices para las pruebas de COVID-19 y la cuarentena de los viajeros aéreos", de 2 diciembre de 2020 (EASA ECDC COVID-19 Aviation Health Safety Protocol. Operational Guidelines for the management of air passengers and aviation personnel in relation to the COVID-19 pandemic, and Guidelines for COVID-19 testing and quarantine of air travellers; Addendum to the Aviation Health Safety Protocol, en sus respectivas versiones en lengua inglesa, ambas disponibles en <https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications>).

¹¹² De este modo, las DOGPA que desarrollan actualmente el referido Cap. II, Medidas en el sector del transporte aéreo (arts. 2-7) del Real Decreto Ley 26/2020, igualmente cit. *supra* en la n. anterior, son las aprobadas mediante la más reciente de las citadas Resoluciones de la AESA, de 2 noviembre 2021, puesto que las sucesivas actualizaciones posteriores de 2020 y 2021, cit. *supra*, más que actualizar, dan lugar a la sustitución de las Directrices precedentes por sus nuevas versiones, de forma que se aplica la más reciente de ellas, como ya se ha indicado.

¹¹³ Disponible en lengua española en <http://www.iata.org>

¹¹⁴ Disponible en lengua española en <http://www.iata.org>

2. La incidencia de esta pandemia en los títulos documentales en los contratos de transporte aéreo de personas y de mercancías

Como no podía ser de otra manera, esta incidencia global por la normativa promulgada para frenar la expansión del COVID-19 en el sector del transporte aéreo, aparte de otras muchas repercusiones de todo tipo en los ámbitos económico y sanitario, ha llegado también hasta el régimen de los títulos documentales en los contratos de transporte aéreo de personas y de mercancías, como a los restantes ámbitos de dicho sector. No obstante, pese a no poderse mantener en buena lógica que tales títulos no se hayan visto alcanzados por dicha normativa, lo cierto es que las repercusiones en este punto han sido mínimas o, cuando menos, mucho más limitadas que en otros ámbitos del transporte aéreo en los que los efectos de esta pandemia se han dejado sentir con toda su crudeza. De esta forma, y salvo excepciones muy puntuales¹¹⁵, en modo alguno se han visto afectadas en su configuración básica figuras como el billete de transporte, el talón de equipajes y la tarjeta de embarque en el contrato de transporte aéreo de personas; o como la carta de porte aéreo (o el talón de transporte de la LNA española) o el documento relativo a la naturaleza de la carga en el contrato de transporte aéreo de mercancías. Únicamente se observan alusiones aisladas a algunos de entre estos documentos en algunos apartados muy concretos de las disposiciones antes enumeradas y más en relación con los títulos en el contrato de transporte aéreo de personas que en lo que hace a la documentación en el transporte aéreo de mercancías, respecto de la cual las consecuencias de la pandemia han resultado todavía más reducidas. Así, por ejemplo, se recalca y hasta se refuerza la obvia necesidad de que los pasajeros aéreos accedan, no sólo a la prestación de los servicios de transporte aéreo, sino a las propias terminales aeroportuarias, siempre provistos de un billete o tarjeta de embarque válidos en las seis horas anteriores a la salida prevista del vuelo, salvo que se trate de acompañantes estrictamente necesarios para pasajeros menores de edad, con movilidad reducida u otras causas debidamente justificadas, obviamente con

la finalidad de prevenir aglomeraciones masivas de personas que puedan contribuir al contagio del COVID-19¹¹⁶. Sin embargo, la naturaleza, estructura y funcionamiento del billete de transporte o de la tarjeta de embarque no se ven modificados o condicionados en sus parámetros habituales ya expuestos con anterioridad.

Siendo formalmente correcto *ab initio* este planteamiento, lo cierto es que no ir más allá del mismo representaría una visión muy sesgada y parcial de la situación creada por la pandemia en lo tocante a la documentación en el contrato de transporte aéreo de personas, puesto que existen algunos aspectos muy concretos en los que sí que se puede percibir con una mayor nitidez una incidencia algo más significativa del COVID-19 en este punto. Pues bien, tales aspectos vienen a ser esencialmente los que van a ser sucintamente descritos a renglón seguido.

a. El incremento de la digitalización documental

La pandemia ha dado lugar al fomento y la potenciación hasta el extremo del uso de todo tipo de dispositivos electrónicos sin contacto (o *'contactless'* en lengua inglesa) en las instalaciones aeroportuarias, obviamente con la finalidad de reducir todo tipo de toques y roces con las diversas superficies materiales que, de un modo u otro, pudieran dar lugar a la transmisión de este patógeno¹¹⁷. Pues bien, es evidente que todo ello ha redundado en un nuevo elemento para incrementar aun en mayor medida la ya de por sí masiva emisión de billetes de transporte aéreo de personas, de talones de equipajes, en su caso, y de tarjetas de embarque en soporte única y exclusivamente digital, como así ha sido en la práctica. En suma, pues, la pandemia va a contribuir a la progresiva superación del soporte-papel en este ámbito, si bien está por ver si se trata de una circunstancia meramente pasajera y coyuntural (lo que parece sumamente improbable, pero tampoco se puede descartar por completo) o si este nuevo avance en la exclusión de este medio material de los títulos documentales en el contrato de transporte aéreo de personas se revela permanente y hasta definitivo.

¹¹⁵ Tales excepciones dependerán en particular de las disposiciones nacionales aplicadas en cada país, puesto que, pese a su conveniencia, no ha habido una respuesta global y coordinada frente a la pandemia del COVID-19, y tampoco ha sido así en el sector del transporte aéreo; de ahí que una de las principales labores de la OACI y de la IATA en este contexto haya consistido en incluir en su página web las diferentes medidas adoptadas por cada Estado en relación con este medio, como ya se indicó *supra* en la n. 101.

¹¹⁶ Véase, por ejemplo, el primer punto del subap. i), ap. a), ep. 1) de la Parte, "Normas de obligado cumplimiento", y el ep. "Objetivo de la Parte Consideraciones para la gestión de pasajeros en el aeropuerto", del Anexo 1 "Material de orientación", de las DOGPA en su vigente versión de diciembre de 2020, cit. *supra* en las n. 111 y 112.

¹¹⁷ Véase, por ejemplo, el tercer subap. iii), ap. b), ep. 1) de la Parte, Normas de obligado cumplimiento, y el ep. "Check-in y embarque de la Parte Consideraciones para la gestión de pasajeros en el aeropuerto", del Anexo 1 "Material de orientación", de las DOGPA en su vigente versión de diciembre de 2020, cit. *supra* en las n. 111 y 112.

b. *La creciente documentación exigible*

Se ha producido igualmente un notable incremento de títulos documentales adicionales de carácter no mercantil e inicialmente ajenos al contrato de transporte aéreo de personas. Estos son, sin embargo, imprescindibles para el pasajero de cara al acceso a la prestación de los servicios reales y efectivos de transporte por parte de la compañía aérea, o bien imperativamente impuestos como un deber adicional para tales compañías, además de los ya previamente existentes en virtud de la normativa sucintamente comentada con anterioridad. De este modo, además del cumplimiento de las obligaciones documentales habituales, los pasajeros deben acudir al aeropuerto provistos de otro tipo de documentos, en concreto alguno (con carácter obviamente alternativo y nunca acumulativo) de los tres siguientes:

- El certificado de vacunación expedido por las autoridades sanitarias de dicho Estado para acreditar el estricto cumplimiento de las pautas de vacunación e inmunización frente al COVID-19 en el Estado miembro de salida. En concreto, es decir, lo que se ha dado en denominar el ‘pasaporte COVID-19’, habitualmente emitido en soporte digital, aunque también admisible en soporte-papel (Reglamento 2021/953/UE, 2021, art. 3, num. 1).
- En su defecto, se exige la exhibición del llamado ‘certificado de prueba diagnóstica’. Esto es, la superación favorable, bien de una prueba diagnóstica de infección activa¹¹⁸ o bien una prueba rápida de antígenos (Reglamento 2021/953/UE, 2021, art. 3, num. 1, lit. b), y descartar así que se hayan conta-

giado de este virus¹¹⁹. Sin embargo, ambos documentos se ven muy limitados en cuanto a su plazo de caducidad (habitualmente de 48 o 72 horas, pero dependiendo siempre de lo que dispongan las autoridades sanitarias nacionales en cada Estado miembro¹²⁰), lo que provoca numerosos problemas en caso de grandes retrasos en la salida del vuelo por otras causas¹²¹.

- También se puede exhibir el llamado ‘certificado de recuperación’, una vez más emitido por las autoridades sanitarias del Estado miembro competente, y en virtud del cual se acredita que, tras un resultado positivo en COVID-19, el titular de este documento se ha recuperado de dicha infección (Reglamento 2021/953/UE, 2021, art. 3, num. 1, lit. c).

Además, el documento de que se trate de entre los tres recién enumerados debe ir acompañado del denominado ‘Formulario de Control Sanitario’, previamente cumplimentado por el pasajero¹²². Y, por ende, en otro orden de cosas, el transportista aéreo debe asimismo rellenar otros formularios de salud pública para localizar pasajeros, como ya puede colegirse de su propia denominación, orientados al control del pasaje para llevar a cabo las oportunas labores de seguimiento de contactos personales de proximidad (habitualmente denominados ‘contactos estrechos’) en caso de detectarse algún pasajero contagiado de COVID-19 en un determinado vuelo¹²³. Se observa así un aumento muy significativo de la carga burocrática que pasa a gravitar sobre los pasajeros y los transportistas aéreos, que puede dar lugar a nuevos problemas en lo que hace a la determinación de las circunstancias que puedan justificar o no la denegación

¹¹⁸ En un momento inicial, esta prueba diagnóstica iba referida a la conocida habitualmente como PCR, por sus siglas en lengua inglesa, ‘*Polymerase Chain Reaction*’ o ‘Reacción en Cadena de la Polimerasa’, pero en la actualidad se vincula a las pruebas de amplificación de ácido nucleico molecular (designadas como NAAT por las siglas de la locución en lengua inglesa ‘*Nucleic Acid Amplification Test*’), utilizadas para detectar la presencia del ácido ribonucleico (ARN) del virus. Asimismo, véase el ep. “Desembarque” de la parte Gestión de pasajeros de llegada y en tránsito, del Anexo 1 “Material de orientación”, de las DOGPA en su vigente versión de diciembre de 2020, cit. *supra* en las n. 108 y 109.

¹¹⁹ Véase, asimismo el ep. “Desembarque” de la parte “Gestión de pasajeros de llegada y en tránsito”, del Anexo 1 “Material de orientación”, de las DOGPA en su vigente versión de diciembre de 2020, cit. *supra* en las n. 108 y 109.

¹²⁰ Es lo que, por desgracia, sucedió en el aeropuerto español de Madrid-Barajas Adolfo Suárez por las inclemencias climatológicas a las que ha dado lugar en enero de 2021 la borrasca subtropical denominada ‘Filomena’, ya que el bloqueo de las pistas de despegue y aterrizaje en las cuatro terminales de este aeropuerto ha generado retrasos de varios días y así, la caducidad de las pruebas PCR de muchos pasajeros por estos motivos.

¹²¹ En España, se establece un plazo de 48 horas en el ap. séptimo de la Resolución de la Dirección General de Salud Pública del Ministerio de Sanidad de 4 junio de 2021, relativa a los controles sanitarios a realizar en los puntos de entrada de España.

¹²² Véase, de nuevo el ep. “Desembarque” de la Parte “Gestión de pasajeros de llegada y en tránsito”, del Anexo 1 “Material de orientación”, de las DOGPA en su vigente versión de diciembre de 2020, cit. *supra* en las n. 108 y 109. En este ep. se alude a las direcciones electrónicas habilitadas por el Ministerio de Sanidad del Reino de España para descargar el formulario en cuestión, disponible en <https://www.mscbs.gob.es> y <https://www.spth.gob.es>

¹²³ Véase, por ejemplo, el Anexo 3 “Formulario de Salud Pública” para localizar pasajeros, de las DOGPA en su vigente versión de diciembre de 2020, cit. *supra* en las n. 108 y 109, en el que, obviamente, se reproduce íntegramente dicho formulario.

de embarque por parte la compañía aérea y que vienen a sumarse al ya extenso elenco de los ya existentes de antemano¹²⁴.

c. *Especial referencia a los bonos por cancelación de vuelo*

En este complejo contexto de incremento documental derivado de la pandemia ha surgido un nuevo título documental de carácter mercantil en el transporte aéreo de pasajeros, a saber, los bonos que pueden emitir las compañías aéreas para serles ofrecidos a los pasajeros perjudicados por la cancelación de sus vuelos en el contexto de la pandemia del COVID-19 como alternativa al reembolso del importe del billete de transporte. En nuestro ordenamiento, estos bonos se regulan en el artículo 36 del Real Decreto Ley 11/2020, y, sobre todo, en la Recomendación 648/2020/UE, cuyos fines más básicos han sido, de un lado, la regulación de la emisión de tales bonos por parte de las compañías aéreas para prevenir posibles abusos e irregularidades en esta materia y, de otro, su aplicación homogénea en todos los diferentes Estados miembros de la UE. En suma, se trata de prevenir posibles riesgos y abusos en esta opción, siendo como es legalmente admisible¹²⁵, habida cuenta de su obvia utilidad para compensar la eventual falta de liquidez de las compañías aéreas y las agencias de viajes la emisión de este tipo de bonos y su ofrecimiento a los pasajeros y viajeros como alternativa al reembolso del importe de los billetes aéreos o de los viajes combinados, e incluso de hacer más atractiva para el público esta posibilidad (Recomendación 648/2020/UE, 2020, apartados 9-15). A tales efectos, se establece, en el punto 1 de esta Recomendación, como principio fundamental la necesaria aceptación voluntaria por parte del pasajero de los bonos emitidos por el transportista aéreo, de forma que tales bonos pueden ser rechazados y se puede exigir el reembolso en efectivo a la elección libérrima del pasajero. Asimismo, se determina en el punto 2 de esta Recomendación que estos bonos deben de estar protegidos de manera suficientemente eficaz y sólida contra la posible insolvencia del transportista aéreo o del organizador de viajes combinados¹²⁶, al menos en algunos supuestos¹²⁷. Y se precisa en el punto 4 de esta Recomendación la necesaria cooperación que deben prestarse las partes inte-

resadas en lo tocante a estos bonos, sobre todo en cuanto a la información que deben remitirse entre si el transportista aéreo y del organizador de viajes combinados cuando un pasajero o un viajero acepten dichos bonos (2020). Ni que decir tiene que se trata de disposiciones muy relevantes, pero el núcleo esencial de esta Recomendación aparece sus puntos 3 a 12 (2020), en los que se delimitan las características recomendadas para estos bonos, las cuales vienen a ser las siguientes:

- Los bonos deben de tener un periodo mínimo de validez de doce meses y deben permitir al pasajero recuperar su importe a más tardar en un plazo máximo de catorce días después de la expiración de su validez, tanto si se trata del reembolso total de ese importe o como si fuese parcial, por haberse utilizado tan sólo una parte de los servicios incorporados a dichos bonos (punto 3).
- Si los bonos tuviesen una validez superior a doce meses, los pasajeros podrán solicitar el reembolso de su importe como muy tarde a los doce meses de su emisión o incluso en cualquier momento posterior. Opcionalmente, se podrá ofrecer a los pasajeros la posibilidad de solicitar dicho reembolso antes de transcurridos los doce meses desde la emisión de estos bonos (punto 4).
- Los pasajeros deben poder pagar con estos bonos cualesquiera nuevas reservas realizadas antes de la fecha de su expiración, incluso si el pago o el servicio tienen lugar tras esa fecha, y cualesquiera servicios de transporte o viaje combinado ofertados por el operador aéreo o el organizador (puntos 5 y 6).
- En la medida de lo posible, los transportistas aéreos deben garantizar que los bonos permitan a los pasajeros viajar en la misma ruta y con las mismas condiciones de servicio de una calidad equivalente al del contrato ya terminado (punto 7).
- Los transportistas aéreos pueden ampliar las posibilidades de uso de estos bonos para reservas con otras entidades del mismo grupo de empresas (punto 8).

¹²⁴ Al respecto, véase de nuevo el caso Blue Air, cit. *supra* en la n. 44.

¹²⁵ Véase, de nuevo el artículo 7.3 *in fine* RCAPA.

¹²⁶ Sobre la insolvencia del transportista aéreo y las garantías frente a tal insolvencia, véase Stepler, & Vogler (2010), y Marco Arcalá (2017).

¹²⁷ En el tenor literal del punto 2 de esta Recomendación se indica que deben contar necesariamente con esta protección contra la insolvencia los bonos que reúnan las características descritas en los puntos 3 a 12 de esta misma recomendación, que van a ser sucintamente enumerados a continuación.

- Si el servicio de transporte cancelado hubiese sido reservado a través de una agencia de viajes o de otro intermediario, se debe de autorizar que los bonos emitidos puedan ser utilizados a través de la misma agencia o del mismo intermediario (punto 9).
- Los bonos emitidos deben de ser transferibles a otros pasajeros sin coste adicional alguno, aunque no se especifica nada sobre las vías para llevar a cabo tal transferencia, (punto 10).
- Opcionalmente, los bonos emitidos podrían tener un valor superior al importe de los pagos efectuados por el servicio de transporte inicialmente reservado, bien mediante una cantidad fija adicional o prestando otros servicios (punto 11).
- Como menciones mínimas e imprescindibles, los bonos deben de indicar su periodo de validez y especificar todos los derechos vinculados a ellos (aunque esta Recomendación no excluye que pudiera probarse fehacientemente la existencia de derechos adicionales por cualesquiera medios admisibles en derecho), y expedirse en un soporte duradero, bien en correo electrónico o en soporte-papel, por lo que pueden verse emitidos de esta última forma o en soporte digital (punto 12).

Como colofón, sólo queda recalcar que, como ya ha quedado bien patente hasta la fecha, la pandemia del COVID-19 ha creado un escenario de una intensa incertidumbre, en el que la evolución de la transmisión del patógeno puede obligar a las autoridades competentes a adoptar nuevas medidas para prevenirla y reducirla. Por ello, la situación en el transporte aéreo puede cambiar en plazos excepcionalmente breves, lo cual podría, como no, afectar igualmente a la documentación relacionada con los contratos de transporte aéreo de personas y de mercancías.

IV. CONSIDERACIONES ADICIONALES Y PERSPECTIVAS DE FUTURO

A tenor de todo lo expuesto, es evidente que la documentación mercantil en los contratos de trans-

porte aéreo de personas y de mercancías se halla en una situación tan crucial como interesante. En primer lugar, por los continuos avances en un proceso de evolución que se revela imparable y que sin duda está aportando mejoras en el funcionamiento de tales contratos a partir de fenómenos como la digitalización de estos documentos, haciendo que resulten más rápidos y ágiles, y menos farragoso su manejo, e incluso más seguro desde otros puntos de vista, como, por ejemplo, el sanitario, como ha puesto de manifiesto la pandemia del COVID-19.

No obstante, este proceso choca todavía con inconvenientes nada desdeñables, como, por ejemplo, la obsolescencia sobrevenida del marco normativo de estos títulos documentales en su regulación nacional y supranacional, y en los principales convenios internacionales sobre el transporte aéreo, en especial en lo referente a su referida digitalización¹²⁸, así como las obvias dificultades en la práctica para el cumplimiento real y efectivo de algunas normas de protección del pasajero, como las relativas a la emisión de bonos de reembolso de los billetes de transporte aéreo de personas en casos de cancelaciones masivas a causa de la pandemia del COVID-19. Con todo, quizá la cuestión más llamativa a este respecto es la relativa consolidación de tendencias ya muy bien definidas en los documentos mercantiles en los contratos de transporte aéreo de personas y de mercancías, como son su repetida transformación desde el soporte-papel hacia su desmaterialización en un soporte electrónico, de un lado, y la progresiva superación de su configuración como títulos representativos de las mercancías para pasar a ser documentos meramente probatorios de tales contratos, de otro. La evolución actual de estos documentos se va articulando en torno a estas directrices, especialmente en el transporte aéreo de ámbito internacional. Sin embargo, se observa una notable contradicción entre este carácter global de tales directrices y la pervivencia de numerosos localismos con los que choca su implantación real y efectiva, dependiendo de países, de entidades regionales e incluso en ocasiones de los concretos aeropuertos de salida o de destino de los transportes aéreos de personas o de mercancías¹²⁹.

Pues bien, si algo ha quedado bien patente tras el estallido de la pandemia del COVID-19 es la necesidad de superar semejantes incongruencias y bus-

¹²⁸ En este sentido, véase a Marco Arcalá (2019), p. 648.

¹²⁹ Por ejemplo, es lo que sucede en relación con aeropuertos españoles como los de Madrid-Barajas Adolfo Suárez y de Barcelona-el Prat, en los que, como ya se ha indicado *supra* en la n. 86, el funcionamiento de los contratos de transporte aéreo de mercancías se basa en documentos emitidos en soporte-digital. En cambio, en el aeropuerto de Zaragoza, que viene a ser el tercero de España en cuanto al volumen de mercancías transportadas por vía aérea, este funcionamiento sigue estrictamente vinculado al soporte-papel en el que se suelen emitir todos los documentos mercantiles, aduaneros y administrativos propios de este medio de transporte.

car actuaciones comunes y coordinadas que permitan, no sólo afrontar mejor y con más eficacia problemas tan acuciantes como esta enfermedad, sino también evitar que las fronteras territoriales de los Estados vengan a compartimentar un sector que tiende a extenderse por encima de tales barreras. De este modo, se conseguiría que los títulos documentales en los contratos de transporte de personas y de mercancías cuenten con un régimen jurídico más o menos similar en cualquier parte del mundo, contribuyendo así a facilitar el desarrollo y ejecución de tales contratos al margen de posibles incidencias geográficas. Aun tratándose de un objetivo tan lejano como complejo en su consecución, lo cierto es que es esa la dirección en la que se deben aunar todos los esfuerzos disponibles, como de hecho ya se está haciendo. Quedamos, pues, a la espera de que tales esfuerzos rindan sus frutos en un futuro. 📖

BIBLIOGRAFÍA

- Agencia Europea de Seguridad Aérea (s.f.). Publicaciones generales. <https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications>
- Alba Fernández, M., García Mandalóniz, M., & Rodríguez De Las Heras Ballell, T. (2006). Electrificación de documentos de transporte aéreo de mercancías: el proyecto e.freight. *Derecho de los Negocios*, 17(184), 23-32.
- Álvarez Ambrosio, M. P. (23 de abril de 2020). El COVID-19 viaja en aeronave - Comentario a las Directrices interpretativas sobre los Reglamentos de la UE en materia de derechos de los pasajeros en el contexto de la situación cambiante con motivo de la COVID-19. *El Derecho*. <https://elderecho.com/covid-19-viaja-aeronave#>
- Aragone Coppola, A. (2012). La Convención de Montreal 1999: ¿La nueva Convención de Varsovia? *Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial*, 39-56.
- Arroyo Martínez, I. (1993). Reflexiones en torno a los denominados títulos valores impropios y documentos de legitimación. *Revista de Derecho Mercantil* (210), 1189-1242.
- (2006) *Curso de Derecho aéreo*. Civitas.
- (2016). TÍTULO IV. De los contratos de utilización del buque. Capítulo II. Del contrato de fletamiento. Sección 5ª. Del conocimiento de embarque. Subsección 1ª. Del conocimiento de embarque en soporte papel [artículos 246 a 261]. En I. Arroyo Martínez & J. A. Rueda Martínez (dirs.), *Comentarios a la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima* (pp. 811-867). Aranzadi Thomson Reuters.
- Asociación Internacional de Transporte Aéreo (s.f.). IATA. <http://www.iata.org>
- (s.f.). IATA Travel Centre. <https://www.iatatravelcentre.com>
- Bago Oria, B. (2015). El transporte aéreo de pasajeros y el daño moral. En M. V. Petit Lavall, & A. Puetz (dirs.), *La eficiencia del transporte como objetivo de la actuación de los poderes públicos: liberalización y responsabilidad* (pp. 433-455). Marcial Ponds.
- Barragán del Rey, S. (20 de abril de 2020). ¿El COVID-19 está siendo POSITIVO para el MEDIO AMBIENTE en las ciudades?. AD España. <https://www.revistaad.es/arquitectura/articulos/covid-19-esta-siendo-positivo-para-medio-ambiente-ciudades/25725>
- Carney, P., & de Ros, I. (2002). Conocimientos de embarque electrónicos. *Anuario de Derecho Marítimo*, (19), 201-220.
- Casado Iglesias, E. (1996a). La responsabilidad contractual y extracontractual del transportista aéreo (I). *Revista de la Facultad de Derecho de Madrid* (25), 61-126.
- (1996b) La responsabilidad contractual y extracontractual del transportista aéreo (II). *Revista de la Facultad de Derecho de Madrid* (26), 297-334.
- Davara Rodríguez, M. A. (2015). *Manual de Derecho Informático* (11va ed.). Aranzadi.
- Eizaguirre Bermejo, J. M. (1982). Bases para una reelaboración de la teoría general de los títulos-valores. *Revista de Derecho Mercantil*, (163), 7-112.
- (1996). La opción por el concepto amplio de título-valor. En J. L., Iglesias Prada (coord.), *Estudios homenaje al profesor Aurelio Menéndez* (Vol. 1, pp. 1133-1170). Civitas.
- (2003) *Derecho de los títulos-valores*. Civitas.
- Paz Martín, J. (2006a). El carácter complementario del Reglamento 261/2004/CE respecto del Convenio de Montreal para la unificación de ciertas reglas del transporte aéreo internacional. *La Ley: Revista jurídica española de doctrina, jurisprudencia y bibliografía*, (1), 1511-1515.

- (2006b). *La responsabilidad en el transporte aéreo internacional. De Varsovia (1929) a Montreal (1999)*. Marcial Pons.
- Escobar Saavedra, M. (2016). *La contratación electrónica como instrumento jurídico de facilitación en el contrato de transporte aéreo de pasajeros y mercaderías* (Tesis doctoral). Universidad Pablo de Olavide, Sevilla, España.
- Fernández Rozas, J. C. (19 de marzo de 2020). Directrices interpretativas sobre los Reglamentos de la UE en materia de derechos de los pasajeros en el contexto de la situación cambiante con motivo de la Covid-19. *El Blog de José Carlos Fernández Rozas*. <https://fernandezrozas.com/2020/03/19/directrices-interpretativas-sobre-los-reglamentos-de-la-ue-en-materia-de-derechos-de-los-pasajeros-en-el-contexto-de-la-situacion-cambiante-con-motivo-de-la-covid-19/>
- Fernández Torres, I. (2005). El transporte aéreo en la jurisprudencia civil y mercantil. En A. Menéndez Menéndez (coord.), *Régimen jurídico del transporte aéreo* (pp. 255-291). Civitas.
- Ferrer Tapia, B. (2013). *El contrato de transporte aéreo de pasajeros: sujetos, estatuto y responsabilidad*. Dykinson.
- Folchi, M. O. (2015). *Tratado de Derecho aeronáutico y política de la aeronáutica civil* (Vols. 1-2). Astrea.
- Fontestad Portalés, L. (2007). *Conocimiento de embarque como título ejecutivo*. Tirant lo Blanch.
- Galán Corona, E. (1983). Exportación. Transporte marítimo. Conocimiento de embarque. *Cuadernos Civitas de jurisprudencia civil*, (2), 515-524.
- García Álvarez, B. (2010). La aplicación de los límites de responsabilidad del Convenio de Montreal al daño moral en el transporte de pasajeros (comentario a la STJCE de 6 de mayo de 2010). *Revista de Derecho del Transporte*, (5), 290-296.
- (2012). Los derechos de los viajeros en la Unión Europea: a propósito de la Comunicación de la Comisión al parlamento europeo y al consejo de 19 de diciembre de 2011. *Cuadernos de Derecho Internacional*, 4(2), 284-299.
- García Sanz, A. (2012). El daño moral en el transporte aéreo de pasajeros. *Revista de Derecho Mercantil*, (286), 191-212.
- Garrigues, J. (1951). Los títulos-valores. *Revista de Derecho Mercantil* (36), 205-370.
- Girón Tena, J. (1954). Concepto del Derecho Mercantil en derecho Español. *Anuario de Derecho Civil*, 7(4), 971-1030.
- Gómez, H. A. (2020). Reflexiones iniciales sobre la industria aeroespacial ante la crisis del Covid 19 & los derechos del pasajero. <https://derechoaeroespacial.org/cont/documentos/publicaciones/covidaeroesp2.pdf>
- Guerrero Lebrón, M. J. (2003). Nuevas tendencias en la documentación del transporte aéreo de pasajeros: el billete electrónico. *Revista de la Contratación Electrónica*, (38), 3-25.
- (2005). *La responsabilidad contractual del porteador aéreo en el transporte de pasajeros*. Tirant lo Blanch.
- (2007). La carta de porte aéreo electrónica: una realidad. En A. Madrid Parra, & M. J. Guerrero Lebrón (coords.), *Derecho Patrimonial y tecnología: revisión de la contratación electrónica con motivos del Convenio de las Naciones Unidas sobre Contratación electrónica de 23 de noviembre de 2005 y de las últimas novedades legislativas* (pp. 179-212). Marcial Pons.
- (2013a). El contrato de transporte aéreo de mercancías. En G. J. Jiménez Sánchez, & A. Díaz Moreno (coords.), *Derecho Mercantil* (vol. 8: Transportes mercantiles, pp. 479-501). Marcial Pons.
- (2013b). Transporte aéreo. En G. J. Jiménez Sánchez, & A. Díaz Moreno (coords.), *Derecho Mercantil* (vol. 8: Transportes mercantiles, pp. 463-477). Marcial Pons.
- (Dir.) (2015). *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros*. Marcial Pons.
- (2020). Los límites de responsabilidad en el transporte internacional de mercancías. *Revista de Derecho Mercantil*, (318), 63-150.
- Guillén Caramés, J. (2014). Los derechos de los usuarios de transportes terrestres por carretera y ferrocarril. En P. Menéndez García (coord.), *Régimen jurídico del transporte terrestre: carreteras y ferrocarril*, (Vol. 2, tomo. II, pp. 29-104). Aranzadi Thomson Reuters.
- Guzmán Escobar, J. V. (2003). Aspectos generales del contrato de transporte aéreo interna-

- cional de mercancías. *Revista e-mercatoria*, 2(1), 1-14.
- Hernández Sainz, E. (2014). La formación de los contratos de transporte. En M. A. Parra Lucán (coord.), *Negociación y perfección de los contratos* (pp. 1005-1058). Aranzadi Thomson Reuters.
- Harcar, T., & Yucelt, U. (2012). American Consumer's Attitudes towards Different Airline Companies Channels: A Comparison of transaction Methods. *PASOS: Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 10(2), 59-68. <http://dx.doi.org/10.25145/j.pasos.2012.10.027>
- Hueck, A., & Canaris, C. W. (1988). *Derecho de los títulos-valor* (J. Alfaro Águila-Real, trad.). Ariel.
- Illescas Ortiz, R. (2008). La electrificación integral del contrato de transporte aéreo de pasajeros. *Derecho de los Negocios* 9(214-215), 1-3.
- Kamal Qteishat, M., Hmoud Alshibly, H., & Atwah Al-ma'aitah, M. (2014). The impact of e-ticketing technique on customer satisfaction: an empirical analysis. *Journal of Information Systems and Technology Management*, 11(3), 519-532. <http://dx.doi.org/10.4301/S1807-17752014000300001>
- Lozano Romeral, D. (2005). Transporte aéreo. El contrato de transporte. Derechos y deberes. La sobreventa. Las indemnizaciones por retraso. Especial consideración de los minusválidos. Responsabilidad civil y seguros. En A. Menéndez Menéndez (coord.), *Régimen jurídico del transporte aéreo* (pp. 293-321). Civitas.
- Luongo, N. E. (2009). El daño moral en el sistema de responsabilidad por el transporte aéreo internacional: un enfoque moderno para nuevas necesidades. *Revista de Derecho del Transporte*, (2), 101-132.
- Lyczkowska, K. M. (2012a). La cláusula de "no show" en billetes de ida y vuelta. *Revista CESCO de Derecho de Consumo*, (2), 58-60.
- (2012b). Los daños derivados de las contingencias acaecidas en el transporte aéreo del equipaje. *Revista CESCO de Derecho de Consumo*, (2), 63-69.
- (2012c). Sentencia de 12 de diciembre de 2011. La validez del enjuiciamiento de las cláusulas relacionadas con el objeto del contrato: la cláusula de "service fee" o cargo por emisión. *Cuadernos Civitas de jurisprudencia civil*, (89), 551-570.
- Mambrilla Rivera, V. M. (2013). Eficacia de la normativa de la Unión Europea en la protección de los usuarios del transporte. *Revista CESCO de Derecho de Consumo*, (6), 205-233.
- Mapelli López, E. (1968). *El contrato de transporte aéreo internacional: comentarios al Convenio de Varsovia*. Tecnos.
- (2002). Historia de la limitación de la responsabilidad en el transporte aéreo. En A. Cabanillas Sánchez (coord.), *Estudios Jurídicos en Homenaje al Profesor Díez-Picazo* (Vol. 2, pp. 2407-2422). Civitas.
- Marco Arcalá, L. A. (2016). La documentación en el contrato de transporte de personas. En M. Zubiri de Salinas (direc.), *El contrato de transporte de viajeros: nuevas perspectivas* (pp. 47-103). Thomson Reuters Aranzadi.
- (2017). La protección de los pasajeros frente a la insolvencia del organizador o del transportista aéreo en el Derecho de la Unión Europea. Especial referencia a la directiva de viajes combinados de 2015. *Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico*, (38), 1-32 (LJ-CCCLXXVIII-273).
- (2019). La documentación electrónica en el contrato de transporte terrestre de mercancías. *Diritto dei Trasporti*, (2), 603-649.
- Martín Osante, J. M. (2013). Cargo económico adicional por emisión del billete electrónico en el transporte aéreo. *Revista de Derecho del Transporte*, (12), 139-158.
- Martínez Jiménez, I. (1989). Algunas notas sobre el origen histórico del conocimiento de embarque como título representativo de las mercancías. *Anuario de Derecho Marítimo*, (7), 291-301.
- Mendes De Leon, P. (2017). *Introduction to air Law* (10ma ed.). Wolters Kluwer.
- Menéndez Menéndez, A. (Coord.) (2005). *El régimen jurídico del transporte aéreo*. Civitas.
- Ministerio de Sanidad (s.f.). Ministerio de Sanidad. <https://www.mscols.gob.es>
- (s.f.). Spain Travel Health. <https://www.spth.gob.es>
- Molins Fernández, A. (2000). *El conocimiento de embarque*. Comares.
- Morales Rodríguez, J. R. (2008). El Convenio de Montreal de 1999 y su tratamiento en la Unión

- Europea. En M. O. Folchi, M. J. Guerrero Lebrón, & A. Madrid Parra, *Estudios de Derecho Aero-náutico y espacial* (pp. 27-42). Marcial Pons.
- Morillas Jarillo, M. J. (2007). La contratación electrónica en el transporte aéreo. En A. Madrid Parra, & M. J. Guerrero Lebrón (coords.), *Derecho Patrimonial y tecnología: revisión de la contratación electrónica con motivos del Convenio de las Naciones Unidas sobre Contratación electrónica de 23 de noviembre de 2005 y de las últimas novedades legislativas* (pp. 117-178). Marcial Pons.
- Morillas Jarillo, M. J., Petit Lavall, M. V., & Guerrero Lebrón, M. J. (2014). *Derecho aéreo y del espacio*. Marcial Pons.
- Navarro, E., & Olmedo, D. (2020). COVID-19 y la responsabilidad del transportista aéreo. *Revista de Derecho del Transporte*, (25), 494-499.
- Navas Herrera, M. F. (2011). La responsabilidad civil del transportador aéreo: régimen legal internacional. *Práctica Derecho Daños: Revista de Responsabilidad Civil y Seguros*, (97), 6-25.
- Nin Rial, F. (2009). Análisis de la responsabilidad del transportista aéreo a la luz de la Convención de Montreal 1999. *La Ley Uruguay: legislación jurisprudencia y doctrina*, (3), 276-284.
- Organización de Aviación Civil Internacional (s.f.). ICAO. <http://www.icao.int>
- Organización Mundial de Aduanas (s.f.). World Customs Organization. <http://www.wcoomd.org>
- Organización Mundial de la Salud (2005). Reglamento Sanitario Internacional.
- Pantazi, T. (2010). Airline Bankruptcy and Consumer Protection in the European Union. *Air and Space Law*, 35(6), 409-421.
- Peláez, M. J. (1984). El conocimiento de embarque en el Derecho histórico español. *Anuario de Derecho Marítimo*, (3), 241-255.
- Pellizzi, G. L. (1960). *Studi sui titoli di credito*. CEDAM.
- Pérez Millán, D. (2007). El billete de pasaje aéreo: función de legitimación y necesidad del documento para el ejercicio del derecho de transporte. *Revista de Derecho Mercantil*, (263), 231-246.
- Petit Lavall, M. V. (2012). El acceso al mercado de transporte aéreo en el ámbito europeo. En M. J. Guerrero Lebrón (coord.), *Cuestiones actuales del derecho aéreo* (pp. 13-36). Marcial Pons.
- (2013). El reglamento [UE] núm. 1117/2010 y la protección de los pasajeros que viajan por mar. *Revista de Derecho del Transporte*, (12), 11-29.
- Petit Lavall, M. V., & Guerrero Lebrón, M. J. (2010). Transporte aéreo (I). Régimen jurídico. Contrato de transporte aéreo. En F. Martínez Sanz (dir.), & A. Puetz (coord.), *Manual de Derecho del transporte* (pp. 333-350). Marcial Pons.
- Pons Rafols, X. (2010). El estatuto jurídico de la IATA en España. Sí, ¿por qué no? pero así, no. *Revista Española de Derecho Internacional*, (62), 283-291.
- Pruneddu, G. (2020). Compagnie aeree low cost. Nascita, affermazione e prospettive di un modello all'epoca del Covid-19. *Revista de Derecho del Transporte*, (25), 237-252.
- Quintana Carlo, I. (1977). *La responsabilidad del transportista aéreo por daños a los pasajeros*. Ediciones Universidad de Salamanca.
- Ramírez Otero, L. (2012). El conocimiento de embarque como título valor en el Derecho español (con referencias al ordenamiento peruano). En J. L. García-Pita y Lastres (direc.), M. R. Quintáns Eiras, & A. Díaz de la Rosa (eds.), *Estudios de Derecho marítimo* (pp. 683-704). Aranzadi Thomson Reuters.
- Recalde Castells, A. J. (1992). *El conocimiento de embarque y otros documentos del transporte: función representativa*. Civitas.
- (1994). El conocimiento de embarque. *Cuadernos de Derecho y Comercio*, (15), 107-148.
- (2012). La función representativa del conocimiento de embarque en las reglas de Rotterdam. En D. Pérez Millán, S. Solernou Sanz (coords.), L. Fernández de la Gándara, J. M. Embid Irujo, A. Recalde Castells, & F. J. León Sanz (eds.), *Liber Amicorum Prof. José María Gondra Romero* (pp. 395-418). Marcial Pons.
- Rojo Fernández-Río, Á. (2014). Los títulos valores. En A. Bercovitz Rodríguez-Cano (coord.), *Hacia un nuevo Código Mercantil* (pp. 583-594). Aranzadi Thomson Reuters.
- Ripol Carulla, S. (2020). COVID-19 y transporte aéreo (del 9 de marzo al 30 de abril de 2020). *Revista general de Derecho Administrativo*, (54), 1-102.

- Rojó Álvarez-Manzaneda, C. (2015a). La posición de las compañías aéreas en la regulación de la responsabilidad del transporte aéreo de pasajeros. El cauce seguido para la uniformización del Derecho mercantil internacional. *Revista de Derecho del Transporte*, (15), 131-149.
- (2015b) Régimen jurídico: del sistema de Varsovia al Convenio de Montreal. En M. J. Guerrero Lebrón (direc.), *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros* (pp. 25-58). Marcial Pons.
- Sáez Álvarez, P. (2020). El conocimiento de embarque en soporte electrónico en la Ley de Navegación Marítima de 2014. *Revista de Derecho del Transporte*, (25), 279-311.
- Sánchez Calero, F. (1979). Evolución y perspectivas del régimen de los títulos valores (letra de cambio, cheque y otros títulos). En *Jornadas sobre la reforma de la legislación mercantil* (pp. 219-268). Civitas.
- Salerno, F. (2020). Air transport and digital technologies. *Revista de Derecho de Transporte*, (25), 79-96.
- Sierra Arias, E. (2020). ¿Cómo será el mundo después del coronavirus?. En A. Vázquez Atochero, & S. Cambero Rivero (coords.) *Reflexiones desconfiadas para la era posCOVID-19*, (pp. 247-263). AnthroPiQa 2.0.
- Sierra Noguero, E. (2020) *Manual de Derecho Aeronáutico*. Tirant Lo Blanch.
- Steppler, U., & Vogler, R. (2012). Airline Insolvency Protection - A justified form of relief or the next level of "consumerism". *Air and Space Law*, (37), 359-368. <http://dx.doi.org/10.54648/AILA2012024>
- Tamayo Jaramillo, J. (1991). *El contrato de transporte: Terrestre y aéreo, de pasajeros y de mercancías, interno e internacional*. Temis.
- Valenzuela Garach, F. (1996). Valores negociables, títulos-valores y atipicidad. En J. L., Iglesias Prada. (coord.), *Estudios homenaje al profesor Aurelio Menéndez* (Vol. 1, pp. 1389-1417). Civitas.
- Vassallo, C. M. (2015). Nuevos desarrollos del Contrato de Carga Aérea. *Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico*, (25), 1-11. IJLXXIX-719. <http://www.rlada.com/>
- (20 de marzo de 2020). *Comentario a las Directrices interpretativas sobre los Reglamentos de la UE en materia de derechos de los pasajeros en el contexto de la situación cambiante con motivo de la COVID-19 (2020/C 89 I/01)*. Centro de Estudios de Derecho Aeronáutico y Espacial [CEDAE]. <https://cedaeonline.com.ar/2020/03/20/comentario-a-las-directrices-interpretativas-sobre-los-reglamentos-de-la-ue-en-materia-de-derechos-de-los-pasajeros-en-el-contexto-de-la-situacion-cambiante-con-motivo-de-la-covid-19-2020-c-89-i-01/>
- Vaselli, M. (1958). *Documenti di legittimazione e titoli impropri*. Giuffrè.
- Vaselli, M., & Martorano, F (1994), *Titoli di credito*, (2da ed.). Giuffrè.
- Vázquez Atochero, A. (2020). Del COVID-19 al covid 2.0: el virus es el mensaje. En Grupo de Investigación Corona Social (coord.), *COVID-19. Caos 2.0: Covid-19 Caos 2.0: Ensayos desconfiados. Ideas de debate para la post pandemia* (pp. 11-34). AnthroPiQa 2.0.
- Vicente & Gella, A. (1986), *Los títulos de crédito en la doctrina y en el derecho positivo* (reimpresión de la 1ra ed.). Institución Fernando el Católico.
- Zubiri De Salinas, M. (2005). 1804. SENTENCIA DE 15 DE JUNIO DE 2004: Fletamento por viaje y contrato de transporte de mercancías bajo conocimiento de embarque. Embargo de las mercancías transportadas por el fletador por viaje por parte del fletante. Tercería de dominio planteada por los propietarios de las mercancías bajo documentos calificados en la sentencia como conocimientos de embarque. *Cuadernos Civitas de jurisprudencia civil*, (67), 379-396.
- (2007a). 1961 SENTENCIA DE 22 DE MARZO DE 2006: Reclamación de cantidad fundada en un contrato de transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque por parte de la destinataria de las mercancías contra la porteadora y la consignataria del buque en el puerto de destino. Condición de comisionista o agente de la consignataria, por lo que no es responsable frente a la destinataria del contrato de transporte por incumplimiento del porteador. Desestimación de la litispendencia impropia. *Cuadernos Civitas de jurisprudencia civil*, (73), 433-452.
- (2007b). 1974 SENTENCIA DE 22 DE MARZO DE 2006: Reclamación de cantidad fundada en un contrato de transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque por parte

de la destinataria de las mercancías contra la porteadora y la consignataria del buque en el puerto de destino. Condición de comisionista o agente de la consignataria, por lo que no es responsable frente a la destinataria del contrato de transporte por incumplimiento del porteador. Desestimación de la litispendencia impropia. El conocimiento de embarque como título de tradición atribuye la condición de poseedor mediato de las mercancías. *Cuadernos Civitas de jurisprudencia civil*, (74), 673-692.

(2017). El contrato de pasaje. En A. Bercovitz Rodríguez-Cano & M. A. Calzada de Conde (dirs.), *Contratos Mercantiles* (t. II, pp. 252-315). Aranzadi Thomson Reuters.

Zunarelli, S., & Commenale Pinto, M. M. (2013). *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti* (2da ed.). Cedam.

LEGISLACIÓN, JURISPRUDENCIA Y OTROS DOCUMENTOS LEGALES

Caso C-112/11, *ebookers.com Deutschland GmbH c. Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände — Verbraucherzentrale Bundesverband eV*, ECLI:EU:C:2012:487, (jul. 19, 2012).

Caso C-584/18, *D. Z. c. Blue Air - Airline Management Solutions SRL*, ECLI:EU:C:2020:324, (abr. 30, 2020).

Caso C-686/20, *YE et al. c. Vueling Airlines*, ECLI:EU:C:2021:859, (oct. 11, 2021).

Código aduanero de la Unión, D.O.U.E., oct. 9, 2013 (UE).

C.C., B.O.E. n. 206, jul. 24, 1889 (España).

C. Com., B.O.E. n. 289, ene. 1, 1885 (España).

Código Europeo de las Comunicaciones Electrónicas, Oct. 12, 2016 (UE).

Commission notice of 8.6..2017: Interpretative guidelines on Regulation (EC)1008/2008 - Rules on Ownership and Control of EU air carriers, COM (2017) 3711 final (jun. 8, 2017).

Comunicación de la comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité económico y social europeo y al Comité de las regiones, COM (2020) 784 final (jun. 2, 2021).

Comunicación de la comisión al Parlamento europeo, al Consejo europeo y al Consejo CO-

VID-19: Restricción temporal de los viajes no esenciales a la UE, COM (2020) 115 final (mar. 16, 2020).

Comunicación de la comisión al Parlamento europeo, al Consejo europeo y al Consejo sobre la evaluación de la aplicación de la restricción temporal de los viajes no esenciales a la UE, COM (2020) 148 final (abr. 8, 2020).

Comunicación de la Comisión: Directrices interpretativas del Reglamento (CE) n.o 1008/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo — Normas sobre propiedad y control de las compañías aéreas de la UE, COM (2017) (jun. 16, 2017).

Comunicación de la Comisión: Estrategia en materia de política de los consumidores 2002-2006, COM (2002) 208 final (may. 7, 2002).

Comunicación de la Comisión: Perspectiva europea sobre los pasajeros y sobre los derechos de los pasajeros en todos los modos de transporte, COM (2011) 898 final (dic. 19, 2011).

Communication from the Commission: A strategy for smart, sustainable and inclusive growth, COM (2010) 2020 final (mar. 3, 2010).

Communication from the Commission on the implementation of the Green Lanes under the Guidelines for border management measures to protect health and ensure the availability of goods and essential services, COM (2020) 1897 final (mar. 23, 2020).

Communication from the Commission: Commission Notice - Interpretative Guidelines on EU passenger rights regulations in the context of the developing situation with Covid-19, COM (2020) 1830 final (mar. 18, 2020).

Communication from the Commission: COVID-19: Guidelines on the progressive restoration of transport services and connectivity, COM (2020) 3139 final (may. 13, 2020).

Communication from the Commission: Guidelines concerning the exercise of the free movement of workers during COVID-19 outbreak, COM (2020) 2051 final (mar. 30, 2020).

Convenio de Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), dic. 7, 1944.

Convenio para la unificación de ciertas reglas del transporte aéreo internacional (Convenio de Varsovia), oct. 12, 1929.

COVID-19 Guidelines for border management measures to protect health and ensure the availability of goods and essential services, COM (2020) 1753 final (mar. 16, 2020).

Decisión del Consejo 2001/539/CE, Sobre la celebración por la Comunidad Europea del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Convenio de Montreal) (D.O., 2001, L 194).

Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible, COM (2011) 144 final (mar. 28, 2011).

La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad, COM (2001) 370 final (sept. 12, 2001).

Ley 48/1960, Navegación Aérea (B.O.E., 1960, 48) (Esp.).

Ley 7/1998, Condiciones generales de la contratación (B.O.E., 1998, 7) (Esp.).

Ley 34/2002, Servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico (B.O.E., 2002, 21) (Esp.).

Ley 21/2003, Seguridad Aérea (B.O.E., 2003, 21) (Esp.).

Ley 59/2003, Firma electrónica (B.O.E., 2003, 59) (Esp.).

Ley 56/2007, Medidas de Impulso de la Sociedad de la Información (B.O.E., 2007, 56) (Esp.).

Ley 2/2021, Medidas urgentes de prevención, contención y coordinación para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 (B.O.E., 2021, 2) (Esp.).

Orden EHA/1217/2011, de 9 de mayo, por la que se regula el procedimiento de entrada y presentación de mercancías introducidas en el territorio aduanero comunitario y la declaración sumaria de depósito temporal, así como la declaración sumaria de salida y la notificación de reexportación en el marco de los procedimientos de salida de las mercancías de dicho territorio (B.O.E., 2011, 116) (Esp.).

Orden TMA/384/2020, de 3 de mayo, por la que se dictan instrucciones sobre la utilización de mascarillas en los distintos medios de transporte y se fijan requisitos para garantizar una movilidad segura de conformidad con el plan

para la transición hacia una nueva normalidad (B.O.E., 2020, 123) (Esp.).

Real Decreto 2047/1981, Normas a seguir en caso de anulación de plazas y reembolso de billetes en el transporte aéreo (B.O.E., 1981, 2047) (Esp.).

Real Decreto Legislativo 1/2007, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias (B.O.E., 2007, 287) (Esp.).

Real Decreto Ley 11/2020, Medidas urgentes complementarias en el ámbito social y económico para hacer frente al COVID-19 (B.O.E., 2020, 11) (Esp.).

Real Decreto Ley 26/2020, Medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda (B.O.E., 2020, 26) (Esp.).

Real Decreto Ley 35/2020, Medidas urgentes de apoyo al sector turístico, la hostelería y el comercio y en materia tributaria (B.O.E., 2020, 35) (Esp.).

Recomendación 2020/648, Bonos ofrecidos a los pasajeros y a los viajeros como alternativa al reembolso de viajes combinados y servicios de transporte cancelados en el contexto de la pandemia de COVID-19 (D.O.U.E., 2020, 648) (CE).

Recomendación 2020/2243, Enfoque coordinado en materia de viajes y transportes en respuesta a la nueva variante del SARS-COV-2 detectada en el Reino Unido (D.O.U.E., 2020, 2243) (CE).

Reglamento 889/2002, Responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente (D.O.U.E., 2002, 889) (PE y CE).

Reglamento 2027/1997, Responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje (D.O.U.E., 1997, 2027) (CE).

Reglamento 261/2004, Normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) nº 295/91 (D.O.U.E., 2004, 261) (PE y CE).

Reglamento 2006/2004, Cooperación entre las autoridades nacionales encargadas de la aplica-

ción de la legislación de protección de los consumidores (Reglamento sobre la cooperación en materia de protección de los consumidores) (D.O.U.E., 2004, 2006) (PE y CE).

Reglamento 1371/2007/CE, Derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (D.O.U.E., 2007, 1371) (PE y CE).

Reglamento 300/2008, Normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento (CE) n° 2320/2002 (D.O.U.E., 2008, 300) (PE y CE).

Reglamento 1008/2008, Normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (versión refundida) (D.O.U.E., 2020, 1008) (PE y CE).

Reglamento 1177/2010, Derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) no 2006/2004 (D.O.U.E., 2010, 1177) (PE y CE).

Reglamento 181/2011, Derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) no 2006/2004 (D.O.U.E., 2011, 181) (PE y CE).

Reglamento 965/2012, Requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas (D.O.U.E., 2012, 965) (PE y CE).

Reglamento 2020/696, Modifica el Reglamento (CE) n.o 1008/2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad en vista de la pandemia de COVID-19 (D.O.U.E., 2020, 696) (PE y CE).

Reglamento 2021/953, Marco para la expedición, verificación y aceptación de certificados COVID-19 interoperables de vacunación, de prueba diagnóstica y de recuperación (certificado COVID digital de la UE) a fin de facilitar la libre circulación durante la pandemia de COVID-19 (D.O.U.E., 2021, 953) (PE y CE).

Reglamentos 216/2008, Normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (D.O.U.E., 2008, 216) (PE y CE).

Reglamento de Ejecución 2015/1998, Medidas detalladas para la aplicación de las normas bá-

sicas comunes de seguridad aérea (D.O.U.E., 2015, 1998) (CE).

Reglamentos de Ejecución 2018/1042, Requisitos técnicos y procedimientos administrativos relativos a la introducción de programas de apoyo, la evaluación psicológica de las tripulaciones de vuelo y los controles sistemáticos y aleatorios de sustancias psicoactivas para asegurar la aptitud médica de los miembros de las tripulaciones de vuelo y de cabina, y en lo que respecta al equipamiento de los aviones de turbina nuevos con una masa máxima certificada de despegue de 5 700 kg o menos y aprobados para transportar a entre 6 y 9 pasajeros con un sistema de advertencia y alarma de impacto (D.O.U.E., 2018, 1042) (CE).

Reglamentos de Ejecución 2019/947, Normas y los procedimientos aplicables a la utilización de aeronaves no tripuladas (D.O.U.E., 2020, 745) (CE).

Reglamento de Ejecución 2020/746, Aplazamiento de las fechas de aplicación de determinadas medidas en el contexto de la pandemia de COVID-19 (D.O.U.E., 2020, 746) (CE).

Reglamento de Ejecución 2020/910, Nueva designación de las compañías aéreas, los operadores y las entidades que realizan controles de seguridad de la carga y el correo procedentes de terceros países, así como al aplazamiento de determinados requisitos reglamentarios en los ámbitos de la ciberseguridad, la verificación de antecedentes, las normas para los equipos de detección de explosivos y los equipos de detección de trazas de explosivos (D.O.U.E., 2020, 910) (CE).

Resolución de 16 de julio de 2012 de la Secretaría General de Transportes, por la que se publica el Acuerdo de Consejo de Ministros de 6 de julio de 2012, por el que se modifica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 5 de mayo de 2006, por el que se aprueba el Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (B.O.E. 2012, 193) (Esp.).

Resolución de 9 de julio de 2020 de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se publican las Directrices operativas para la gestión de pasajeros aéreos y personal de aviación con relación a la pandemia COVID-19 (B.O.E. 2020, 195) (Esp.).

Resolución de 10 de diciembre de 2020 de la Dirección General de Aviación Civil, por la que

se publican las Instrucciones Técnicas para el transporte seguro de mercancías peligrosas por vía aérea (Documento OACI 9284/AN/905) (B.O.E. 2020, 341) (Esp.).

Resolution 600b, Air Waybill – Conditions of Contract, CSC (32) 600b.

Resolution 672, Form of Multilateral E-Air Waybill Agreement, CSC (35) 672.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Málaga, jun. 11, 1999 (No. 1689) (Esp.).

Sentencia de la Audiencia Provincial de Málaga, oct. 28, 2003 (No. 1838) (Esp.).

Sentencias de la Audiencia Provincial de Las Palmas de Gran Canaria, May. 10, 2006 (No. 1009) (Esp.).

Sentencia de la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional, dic. 15, 2008 (No. 34881) (Esp.).

Sentencia de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, jun. 28, 2010 (No. 320407) (Esp.).

S.T.S., jul. 12, 1999 (R.J., No. 514) (Esp.).

Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, mar. 30, 2010.