

arrendatario, no cumpliéndose dicho requisito cuando lo hacía el cesionario. No obstante alguna sentencia aislada, como la de 7 de noviembre de 1969, admitía que podía hacerlo también el adquirente. Actualmente la doctrina mayoritaria admite que la obligación pueda ser cumplida por cualquier persona interesada, ya que lo importante es que el arrendador sea informado a efectos de poder elevar la renta. En todo caso es necesario que la notificación contenga el nombre y domicilio del subarrendatario y la fecha a partir de la cual tendrá eficacia el contrato celebrado.

RESUMEN

SUBARRIENDO URBANO

El subarriendo es el arrendamiento hecho por el arrendatario de la cosa locada. Su naturaleza es la de un nuevo contrato que se celebra entre arrendatario y subarrendatario, que en nada altera el contenido del arrendamiento originario. En este trabajo hemos analizado su regulación en la Ley de Arrendamientos Urbanos, distinguiendo entre subarriendo de vivienda y subarriendo para uso distinto del de vivienda que se encuentran tipificados en los artículos 8 y 32 respectivamente, analizando sus requisitos y su régimen jurídico.

ABSTRACT

URBAN SUBLEASE

The sublease is a lease made by the lessee of a leased thing. The nature of a sublease is that of a new contract between the lessee and the sublessee that in no way alters the terms of the original lease. This paper analyses how subleases are regulated in the Urban Lease Act. It distinguishes between a housing sublease and a sublease for non-residential uses, which are defined in articles 8 and 32, respectively, and it analyses the requirements of and laws pertaining to each.

1.6. Responsabilidad Civil

LA RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE AÉREO, EN LOS SUPUESTOS DE DENEGACIÓN DE EMBARQUE.

por

LOURDES TEJEDOR MUÑOZ
Profesora titular de derecho Civil UNED

I. CONCEPTO DE DENEGACIÓN DE EMBARQUE

En el supuesto de denegación de embarque injustificado, nos encontramos ante un caso de incumplimiento del contrato de transporte aéreo. Nos parece imprescindible, antes de analizar la responsabilidad frente al pasajero, aclarar con carácter previo, en qué consiste la denegación de embarque, y en este contexto, distinguir cuándo puede estar justificada.

El Reglamento (CE) número 261/2004, de 11 de febrero de 2004 (1), por el que se establecen las 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, define la denegación de embarque, en el artículo 2.j), como: «la negativa a transportar pasajeros en un vuelo, pese a haberse presentado al embarque en las condiciones establecidas en el apartado 2 del artículo 3, salvo que haya motivos razonables para denegar su embarque, tales como razones de salud o de seguridad o la presentación de documentos de viaje inadecuados».

En efecto, para que se deniegue el embarque a un pasajero, en un vuelo sin «motivos razonables», será necesario que tenga una reserva confirmada (2) en tal vuelo (3) y que se haya presentado a facturación en el tiempo indicado, o que haya sido trasbordado por un transportista aéreo u operador turístico (4) del vuelo para el que disponía de una reserva a otro vuelo, independientemente de los motivos que hayan dado lugar al trasbordo (apartado 2 del art. 3 del Reglamento).

Cabe subrayar que el Reglamento 261/2004, de 11 de febrero de 2004, por un lado, no distingue entre los distintos supuestos que pueden dar lugar a este incumplimiento injustificado, y por otro, en que a diferencia de lo que ocurría en el Reglamento 295/91, de 4 de febrero de 1991 (5), no limita la denegación de embarque a los supuestos de exceso de reserva, lo que a nuestro entender supone una novedad, introducida por el Reglamento 261/2004, que cobra especial importancia, y que tiene como consecuencia la ampliación del concepto de denegación de embarque.

Hasta ahora lo cierto es que los casos más frecuentes por los se ha denegado el embarque han sido por sobreventa de billetes o por exceso de plazas con reserva confirmada, práctica más conocida con la terminología inglesa de

(1) DOCE núm. L 46/1, de 17 de febrero de 2004.

El nuevo Reglamento núm. 261/2004, entró en vigor el 17 de febrero de 2005, dicha norma derogó el Reglamento (CEE) núm. 295/91, de 4 de febrero de 1991, por el que se establecían las normas comunes relativas al sistema de compensación por denegación de embarque en el transporte aéreo regular. DO núm. L 36, de 8 de febrero de 1991).

El Reglamento núm. 295/91 fue el primer paso que se dio en el ámbito de la Unión Europea para establecer unas normas comunes, uniformes y mínimas, en materia de compensación y asistencia a los pasajeros. Entre los objetivos que perseguía, no todos ellos alcanzados, como se puede leer en su considerando cuarto, estaba el de definir los derechos de los pasajeros en los casos de denegación de embarque.

(2) Se entiende, a efectos de este Reglamento, por *reserva*: «el hecho de que el pasajero disponga de un billete o de otra prueba que demuestre que la reserva ha sido aceptada y registrada por el transportista aéreo o el operador turístico» [art. 2.g) del Reglamento].

(3) Excepto en el caso de la cancelación mencionado en el artículo 5 del Reglamento.

(4) Se entiende a efectos de este Reglamento por *transportista aéreo*: «toda empresa de transporte aéreo que posea una licencia de explotación válida» y, por *operador turístico*, «con excepción de los transportistas aéreos, un organizador con arreglo al punto 2 del artículo 2 de la Directiva 90/314/CEE del Consejo, de 13 de junio de 1990, relativa a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados» [art. 2.a) y d) del Reglamento].

(5) Preceptuaba en su artículo 1 que: «el presente Reglamento establece las normas mínimas comunes aplicables en los casos en que se deniegue el embarque en un vuelo regular con exceso de reserva...».

overbooking (6) (exceso de reserva). Lo que ha obligado a la doctrina que se ha ocupado del tema, a justificar la utilización del término inglés de *overbooking*, con el que popularmente y de forma internacional se denomina, y a no escatimar esfuerzos para diferenciarla de otras prácticas, también designadas con terminología inglesa como el *overselling* (sobreventa) término este último menos extendido popularmente. Esta práctica comercial, como destaca GUERRERO LEBRÓN, comenzó a utilizarse en la década de los años cuarenta en los Estados Unidos (7) y, desde que su uso se generalizó, la doctrina ha luchado por aclarar que la utilización de la palabra *overbooking* para denominar esta práctica no es exacta, ni estricta su correspondencia con la traducción castellana, así *overbooking* es sobrerreserva y *overselling*, sobreventa, y por explicar que, muchas veces, se han usado ambos términos indistintamente.

En este sentido, PETIT LAVALL (8) destaca que: «jurídicamente debe distinguirse entre *overbooking* y *overselling*, puesto que son conceptos distintos, aunque en la práctica se habla de *overbooking* para referirse al *overselling*. Estrictamente *overboooking* o sobrerreserva es cuando el transportista ha reservado más plazas de las disponibles en un concreto vuelo... Por el contrario, el *overselling* va un paso más allá. El *overselling* (sobreventa)... tiene lugar cuando el transportista aéreo ha vendido un número de billetes superior a los de la aeronave».

Son muchas las definiciones que ha dado la doctrina sobre la práctica del *overbooking*, así siguiendo a FEAL MARIÑO (9), debe entenderse por tal: «la situación que se produce cuando el transportista reserva y confirma, consciente y deliberadamente, más plazas que asientos disponibles tiene la aeronave que realiza el servicio de transporte y como consecuencia de ello le es denegado el embarque en el vuelo contratado a un pasajero que ha cumplido con todas las obligaciones». Es más, como continúa afirmando la autora, el propio diccionario de la Real Academia Española ha recogido en su texto la voz inglesa

(6) Resalta FEAL MARIÑO que España fue el único país europeo que impuso un sistema de compensación por denegación de embarque, de obligado cumplimiento para los transportistas aéreos, antes de la entrada en vigor del Reglamento Comunitario 295/91, mediante el Real Decreto 1961/1980. FEAL MARIÑO, E. M., *El overbooking en el transporte aéreo*, Aranzadi, 2003, pág. 108.

Ciertamente, el Real Decreto 1961/1980, de 13 de junio, establecía un sistema de indemnizaciones optativas para los pasajeros de los servicios aéreos regulares a quienes se niegue el embarque en el vuelo contratado (BOE núm. 238, de 3 de octubre de 1980). En concreto, señalaba una indemnización a favor de los pasajeros cuando no se les admitiera por falta de asientos, permitiendo a estos optar con carácter voluntario por una compensación inmediata y de no desear utilizar esta opción, dejaba abierta la vía jurisdiccional para reclamar la correspondiente indemnización por daños y perjuicios (art. 1).

(7) GUERRERO LEBRÓN, M. J., *La responsabilidad contractual del porteador aéreo en el transporte de pasajeros*, Valencia, 2005, pág. 383. La citada autora aclara que: «*overselling* significa sobreventa, mientras que *overbooking* significa sobrerreserva, pero el uso más generalizado es el segundo... Por otro lado, advierte que llama la atención la utilización del vocablo *overbooking* para referirnos a una práctica que en nuestro idioma podría ser identificada con palabras como sobrerreserva, sobrecontratación... además destaca el rechazo que el término produce en parte de la doctrina, pero justifica su utilización en que «cuenta con un uso ampliamente extendido en nuestro país (y no sólo en el ámbito técnico-jurídico) muy por encima de otros referidos...», págs. 381 y 382.

(8) Cfr. PETIT LAVALL, M. V., «El *overbooking* o sobreventa en el transporte aéreo de pasajeros», en *Derecho de los Negocios*, núm. 130-131, julio/agosto de 2001, págs. 1 a 16.

(9) FEAL MARIÑO, E. M., *op. cit.*, pág. 78.

del *overbooking* definiendo como: «venta de plazas, especialmente de hotel o de avión, en número superior al disponible».

Diversos son los motivos por los que se puede denegar el embarque, sin causa justificada, por ejemplo, pensemos en que por una avería de la aeronave el transportista tenga que utilizar otra de menor capacidad. Por lo tanto, actualmente, pese a lo extendido de la terminología *overbooking*, la denominación es inapropiada, en el ámbito de aplicación del Reglamento 261/2004, ya que cuando los pasajeros partan de un aeropuerto situado en un Estado miembro, o partan de un aeropuerto situado en un Estado extracomunitario (cuyas normas no disponga de compensaciones y asistencia) siempre y cuando el lugar de destino y el transportista sean comunitarios y se den los requisitos anteriormente citados del apartado 2 del artículo 3 del Reglamento, y exista una denegación de embarque sin causa, ésta comprenderá una amplia gama de supuestos, y no exclusivamente los supuestos de exceso de reserva, o dicho con otras palabras, no se identificará a partir del Reglamento 261/2004, *overbooking* con denegación de embarque, si bien el *overbooking* seguirá siendo uno de los supuestos más frecuentes de denegación de embarque, no será el único, ya que tal y como hemos señalado anteriormente, el concepto se ha ampliado.

II. DENEGACIÓN DE EMBARQUE CON CAUSA JUSTIFICADA

Hecha esta aclaración, conviene resaltar que cuando el transportista encargado de efectuar el vuelo, prevea denegar el embarque, está obligado: en primer lugar, a informar a los pasajeros sobre sus derechos (10), con esta información (11) se pretende que el usuario del transporte aéreo pueda elegir libremente con conocimiento de causa, una vez que esté correctamente informado de cuáles son sus derechos (art. 14 del Reglamento), y saber qué opción de las que le ofrece el transportista le conviene más. En definitiva, esta información es clave para que el pasajero conozca sus derechos y en consecuencia pueda reclamarlos.

En segundo lugar, el transportista está obligado a solicitar que se presenten voluntarios que renuncien a sus reservas (art. 4.1 del Reglamento). A los efectos del presente Reglamento, se define como *voluntario* «a toda persona (12) que se haya presentado al embarque en las condiciones establecidas

(10) Deberá entregar a cada uno de los pasajeros un impreso en el que se indiquen las normas en materia de compensación y asistencia con arreglo al presente Reglamento. En el supuesto de que haya personas invidentes o con problemas de vista, deberá utilizarse medios alternativos adecuados.

(11) En todo caso, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo: Velará por que en el mostrador de facturación se exponga, de forma claramente visible para los pasajeros, un anuncio con el siguiente texto: «En caso de denegación de embarque, cancelación o retraso de su vuelo superior a dos horas, solicite en el mostrador de facturación o en la puerta de embarque el texto en el que figuran sus derechos, especialmente en materia de compensación y asistencia... (art. 14 del Reglamento). Asimismo, deberá proporcionar... los datos por escrito de contacto del organismo nacional responsable del cumplimiento del citado Reglamento. En el caso de España se trata de la Dirección General de Aviación Civil.

(12) Excepto que se trate de viajeros que viajen gratuitamente o con un billete de precio reducido que no esté directa o indirectamente a disposición del público.

en el apartado 2 del artículo 3 y acceda, a petición del transportista aéreo, a renunciar voluntariamente a su reserva a cambio de determinados beneficios» (art. 2 K del Reglamento).

En este sentido es necesario destacar la diferencia (13) que existe entre los derechos de los pasajeros, que renuncien voluntariamente a sus reservas (14), y los derechos de los pasajeros a los que se les deniegue el embarque en contra de su voluntad, por lo que a continuación vamos a examinar cada uno de estos derechos.

1. DERECHOS DEL PASAJERO QUE RENUNCIA VOLUNTARIAMENTE A SU RESERVA

En este supuesto, el pasajero interesado renuncia a embarcar a cambio de determinados beneficios, en las condiciones que acuerde con el transportista aéreo. Además de los citados beneficios, se le ofrecerá la posibilidad de escoger entre las opciones siguientes (art. 8 del Reglamento):

- a) El reembolso en siete días del coste íntegro de su billete (al precio que lo compró (bien en metálico, por transferencia bancaria electrónica, transferencia bancaria, cheque o previo acuerdo firmado por el pasajero, bonos de viajes u otros servicios), correspondiente a la parte no efectuadas o y a la parte o partes del viaje efectuadas, si el vuelo ya no tiene razón de ser en relación con el plan inicial del pasajero, junto con, cuando proceda, un vuelo de vuelta al primer punto de partida lo más rápidamente posible. Derecho del que también gozan los pasajeros cuyos vuelos formen parte de un viaje combinado (15), excepto por lo que respecta al derecho de reembolso, cuando derive de la Directiva 90/314 /CEE.
- b) O a proseguir el viaje hasta el destino final en condiciones de transporte comparables, lo más rápidamente posible, o en su caso, en una fecha posterior que convenga al pasajero, en función de los asientos disponibles. En el supuesto de que la ciudad tenga varios aeropuertos, además, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, si ofrece un vuelo a otro aeropuerto distinto del aeropuerto de destino reservado por el pasajero, correrá con los gastos del desplazamiento desde ese aeropuerto, al aeropuerto para el que efectuó la reserva el pasajero o a otro lugar cercano convenido con el pasajero.

Es importante resaltar que, los pasajeros que voluntariamente han renunciado a sus reservas a cambio de determinados beneficios (16), renuncian a obtener compensaciones suplementarias. O, lo que es lo mismo, no podrán ser indemnizados íntegramente. Sólo quedará el recurso a la vía judicial para

(13) En este sentido, GILI SALDAÑA, M., y GÓMEZ POMAR, F., señalan que: «los derechos que asisten a los voluntarios difieren, en cierta medida, de los previstos para aquellos pasajeros a quienes se hubiese denegado el embarque», GILI SALDAÑA, M., y GÓMEZ POMAR, F., «El coste de volar», en *Indret*, núm. 298, 2005, págs. 1 a 26.

(14) Como señala el Considerando 9 del Reglamento 261/2004: «debe reducirse el número de pasajeros a los que se deniega el embarque contra su voluntad...».

(15) Se excluye de este análisis el estudio de los viajes combinados, porque en nuestra opinión la complejidad del tema requiere un tratamiento por separado.

(16) Sin perjuicio de lo que establezca su derecho nacional.

aquellos supuestos en que el transportista no hubiese cumplido con sus obligaciones de asistencia inmediata señaladas en el Reglamento. Se supone, por tanto, que los pasajeros voluntarios recibirán unos beneficios iguales, o al menos unos beneficios que les satisfacen más que las compensaciones establecidas por el Reglamento para los supuestos de denegación en contra de su voluntad, ya que en ningún caso parece razonable que sean mucho menores las compensaciones que en total reciban los pasajeros voluntarios que las que recibirían los pasajeros a los que se les niegue el embarque en contra de su voluntad, pues como decíamos los pasajeros que renuncian voluntariamente al embarque cierran la puerta a la reclamación en vía judicial (art. 12 del Reglamento).

2. DERECHOS DEL PASAJERO AL QUE SE DENIEGUE EL EMBARQUE EN CONTRA DE SU VOLUNTAD

Puede ocurrir que no haya voluntarios suficientes para cubrir el número de pasajeros a los que el transportista va a negarle el embarque, por lo que tendrá que hacerlo en contra de su voluntad. En este caso, los derechos de compensación reconocidos para los pasajeros a los que se les deniega el embarque en contra de su voluntad abarcan una mayor gama, dado que los perjuicios también serán mayores que los del pasajero que renuncia voluntariamente. En efecto, la compañía de forma inmediata está obligada a dar a los pasajeros: una compensación económica, la opción para elegir entre el reembolso del billete o un transporte alternativo y el derecho de atención. Veámoslo brevemente:

- a) Una compensación económica que oscila entre 250 euros y 600 euros en función a los kilómetros del vuelo (17). Teniendo en cuenta que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, en el caso de que ofrezca a los pasajeros la posibilidad de ser conducidos hasta el destino final en un transporte alternativo, podrá reducir la compensación económica anteriormente citada en un 50 por 100, cuando exista una diferencia entre la hora de llegada y la prevista para el vuelo que no supere entre las dos y las cuatro horas y según el número de kilómetros del vuelo (art. 7 del Reglamento).
- b) Además, el pasajero podrá elegir entre el derecho de reembolso del billete o a un transporte alternativo, en los mismos términos señalados, anteriormente, en el supuesto de pasajeros voluntarios (art. 8 del Reglamento).
- c) En todo caso tendrán derecho a ser atendidos mientras esperan el vuelo, en este sentido se les ofrecerá gratuitamente a los pasajeros, comida y bebidas suficientes, en función del tiempo que tengan que esperar y la utilización de medios de comunicación, tales como: dos llamadas telefónicas, télex o mensajes de fax o envío de correos electrónicos, etc. Asimismo, cuando la hora de salida prevista sea como mínimo al día siguiente a la hora previamente anunciada se les pro-

(17) Los pasajeros recibirán una compensación por valor de 250 euros para vuelos de hasta 1.500 kilómetros; de 400 euros para vuelos intracomunitarios de más de 1.500 kilómetros, y para todos los demás vuelos de entre 1.500 y 3.500 kilómetros y de 600 euros para todos los vuelos no previstos en los casos anteriores.

porcionará: alojamiento gratuito en hotel y transporte entre el aeropuerto y el lugar del alojamiento (art. 9 del Reglamento).

El propio Reglamento señala que el encargado de efectuar el vuelo prestará atención especial a las necesidades de las personas con movilidad reducida y de sus acompañantes, así como de las necesidades de los menores no acompañados.

Como hemos afirmado, si los pasajeros no se sienten compensados de esta forma inmediata y estandarizada por el incumplimiento del contrato, deben acudir a la vía judicial, pudiéndose ejercitar la acción de responsabilidad y reclamar tanto los daños y perjuicios de carácter material o moral que este incumplimiento le haya causado. De acuerdo con el propio Reglamento pueden presentar un recurso ante los tribunales de justicia competentes con el fin de obtener una compensación complementaria que podrá deducirse de la misma.

III. BREVE ANÁLISIS JURISPRUDENCIAL

Empezaremos por mencionar un caso curioso y un caso complejo. Un caso curioso en el que se alude al *overbooking* y se equipara analógicamente esta práctica al retraso aéreo para justificar la indemnización que se debe otorgar a los pasajeros, es el supuesto contemplado en la sentencia de 23 de abril de 1999, de la Audiencia Provincial de Madrid (AC 1999, 823), en el que se produce un retraso en un vuelo con destino Santo Domingo-San Juan de Puerto Rico, en el que los pasajeros pierden un día de vacaciones. En el fundamento tercero se afirma: «conceder la indemnización solicitada toda vez que, efectivamente, los pasajeros han sufrido un evidente perjuicio al quedar privados de un día de vacaciones, máxime tratándose de un periodo relativamente corto para un viaje transoceánico, siendo la cuantía pretendida, importe de la mitad del precio de billete de ida, una cifra módica, justa, equitativa y adecuada al perjuicio sufrido que en realidad supone una equiparación análoga a los supuestos denominados de *overbooking*, y con mayor razón en el supuesto que comentamos, ya que en el *overbooking*, la indemnización se concede por el solo hecho de no tener plaza en el vuelo para el que se adquirió el pasaje, con independencia de que tome otro vuelo con poco o más tiempo después, como ocurrió en el vuelo objeto de estos autos con un viajero al que tan sólo le supuso un retraso de ocho horas percibiendo por ello la tarifa legal».

Un caso complejo sobre el que se ha pronunciado el Juzgado de Primera Instancia de Barcelona, es el de la sentencia de 25 de octubre de 2001 (AC 2005/517). En el caso de autos, un pasajero compra un billete Barcelona-Santiago de Chile, con escala en Madrid, y reclama daños y perjuicios por el retraso del vuelo Barcelona-Madrid y por la denegación de embarque que le impidió tomar el avión con destino a Chile. Los hechos son los siguientes: el pasajero embarca en Barcelona pero el avión llega con retraso a Madrid, donde se le deniega el embarque para Santiago de Chile, por lo que tiene que demorar en 24 horas con el riesgo de no llegar al inicio del curso objeto del viaje. La compañía transportista había ofrecido al demandante 300 euros en concepto de indemnización por *overbooking*, amparándose en la legislación vigente. El Juez de primera instancia considera que: «el *overbooking* o *sobreventa* que se produce en aquellas ocasiones en que el transportista aéreo ha vendido, a través de sus propias oficinas o de las agencias de viajes autorizadas, un número de plazas confirmadas para

un vuelo que exceden a las que efectivamente tiene a su disposición la aeronave, de tal suerte que el momento en que determinados pasajeros se presentan a embarcar se encuentran que no pueden proceder al embarque por existir un exceso de reserva. La consecuencia del *overbooking* es la denegación de embarque». En este caso se plantea si la denegación de embarque por *overbooking* se hizo correctamente. En opinión del Juez, a la vista del artículo 2 del Reglamento 295/1991: «que permite a las compañías denegar el embarque cuando existen situaciones de *overbooking*, esto es, cuando el asiento reservado por una persona en un avión se vende a otra. Las situaciones de *overbooking* responden a la incerteza que existe sobre el número de plazas que van a ocuparse en un vuelo. En este supuesto no puede existir una denegación de embarque amparada en la normativa comunitaria, aunque procede indemnización de daños y perjuicios por incumplimiento contractual basada en el artículo 1.101 por haber denegado el embarque dolosamente al pasajero». Se le indemniza por los daños morales, y tras reconocerse: «la dificultad que entraña valorar este tipo de daños, y aceptando que, en todo caso, no se estaría nunca ante un resarcimiento sino ante una simple compensación por ellos», se fija una compensación de 300.000 pesetas.

Aunque este pronunciamiento resuelve un tema no exento de dificultades, creemos que debe hacerse la siguiente observación, en el momento en que ocurren los hechos estaba vigente el Reglamento 295/1991, y como hemos dejado apuntado, el citado Reglamento limitaba los supuestos de denegación de embarque al exceso de reservas, sin embargo, a la luz del nuevo Reglamento, sí estaríamos ante un supuesto de denegación de embarque amparado por la normativa comunitaria.

En la sentencia de 10 de febrero de 2005 de la Audiencia Provincial de Madrid (JUR 2005/94058), en un supuesto de *overbooking* en el que se discute el *quantum indemnizatorio*, en su fundamento tercero define el *overbooking*, al resaltar que tal y como señala la sentencia de primera instancia: «el hecho de que esté admitido que las compañías aéreas vendan más plazas en un avión de las que realmente disponen, no puede hacer recaer en el pasajero las consecuencias negativas de que al intentar embarcar con su tarjeta de vuelo confirmada, deba quedarse en tierra por no existir plaza vacante en el avión (*overbooking*). El tribunal encuentra adecuada la suma otorgada por la sentencia de 1.202 euros por los perjuicios sufridos.

En la sentencia de 15 de marzo de 2005, de la misma Audiencia Provincial (JUR 2005/108037), también se discute el *quantum indemnizatorio* derivado del daño moral, que supuso que los pasajeros perdieran un día las vacaciones por *overbookig* sufrido, cuando se dirigían de Madrid a Las Palmas. Cabe resaltar el fundamento de derecho segundo en el que se afirma que: «consta en autos que fueron 19 los pasajeros que se encontraron en la misma situación y no puede hablarse, por tanto, de una dificultad repentina o imprevisible por parte de la compañía aérea, sino que esa circunstancia parece responder, por el contrario, a una política seguida, por lo menos hasta el presente, por muchas compañías aéreas de contratar más plazas de las realmente disponible para compensar el posible desistimiento de los pasajeros que omiten cancelar su reserva. Como afirma la sentencia de 4 de febrero de 2002, de la Audiencia Provincial de Madrid (JUR 431/2001): «si se aspira a incrementar las ganancias también debe asumirse los riesgos que comporta este proceder comercial ...el daño producido por esta causa ...constituye una noción dificultosa relativa e imprecisa, no hay duda que genera o puede generar ansiedad, irritación,

pérdidas de tiempo e incluso pérdida de un día de las deseadas vacaciones preparadas con suficiente antelación. Este *pretium doloris* tenía una cobertura de carácter mínimo en el Reglamento Comunitario 295/91, pero ese mínimo la Sala entiende que no es suficiente para compensar precisamente los daños sufridos, correspondiendo al Juzgador, atendiendo a las circunstancias del caso, fijar ese *quantum* indemnizatorio». La Audiencia estima el daño en 400 euros (200 euros para cada demandante), que unido a lo ya recibido, compensa de alguna forma el daño moral sufrido.

La Audiencia Provincial de Las Palmas, en la sentencia de 17 de julio de 2006 (JUR 2006/195114), considera que la denegación de embarque de un pasajero en tránsito, que tuvo que pernoctar en Madrid y salir once horas más tarde, y que le privó de asistir a un acontecimiento familiar, la boda que justificaba el viaje y su posterior festejo, le ocasionó unos daños que son indemnizables y calificados de daños morales, y fija la indemnización en 900 euros.

Recientemente, la sentencia de la Audiencia Provincial de Las Palmas, de 17 de julio de 2006, ha considerado que se producía un caso de denegación de embarque en un supuesto en el que el pasajero había comprado dos billetes electrónicos de ida y vuelta por vía telemática y los pagó con una tarjeta de crédito, la reserva fue anulada según la empresa transportista al haber sido denegado el pago ...ninguna prueba acredita tal circunstancia ...el actor justifica a través de la certificación bancaria que la referida tarjeta era en la fecha litigiosa plenamente operativa.

El pasajero ejerció acción de reclamación de cantidad por los daños y perjuicios sufridos al haber sido resueltos indebidamente los contratos de transporte aéreo concertados por vía telemática a través de Internet y, más concretamente, el importe correspondiente a la diferencia entre el precio pactado en dicho contrato y el que en definitiva tuvo de abonar a dicha compañía para poder efectuar el mismo trayecto de ida y vuelta (561,92 euros) así como la suma de 800 euros por el derecho de compensación recogido en el artículo 7 del Reglamento del Parlamento Europeo de 11 de febrero de 2004. Del documento presentado por el actor queda acreditado que formalizó un contrato de transporte aéreo. Por lo que se accede a la indemnización por la diferencia de importe entre el inicialmente concertado (253,66) y el finalmente satisfecho ($407,79 \times 2 = 815,58$) en cuantía de 561,92 euros, y parcialmente, a la pretensión de indemnización por denegación de embarque sustentada con base al Reglamento 261/2004 pero sólo en cuantía de 400 euros, teniendo en cuenta que el importe se refiere a la indemnización individual, dado que el otro pasajero debe reclamar por sí mismo. Se concede una indemnización de 961,92 euros.

Conclusión: De acuerdo con lo expuesto, cabe deducir que los pasajeros que sufran una denegación de embarque deben, en primer lugar, ser informados de sus derechos para que puedan elegir entre las distintas posibilidades que el legislador ha previsto, y, en segundo lugar, deben ser compensados y asistidos con unas indemnizaciones mínimas e inmediatas que les corresponden conforme al Reglamento 261/2004 y, en tercer lugar, deben saber que en caso de que con estas compensaciones no se vean resarcidos, pueden entablar acciones judiciales para reclamar los daños y perjuicios que la denegación de embarque en contra de su voluntad les haya podido ocasionar. Por último, debemos destacar, como hemos señalado, que desde nuestro punto de vista, el concepto de denegación de embarque se amplía en el citado Reglamento.

RESUMEN

TRANSPORTE AÉREO

El objeto de este comentario consiste en analizar una práctica seguida, cada día más frecuentemente, por las compañías aéreas, la denegación de embarque. Más concretamente, nos detendremos en examinar la responsabilidad del transportista frente a los pasajeros en estos casos de incumplimiento, especialmente, en cómo y cuándo deben ser resarcidos los usuarios afectados por esta práctica.

ABSTRACT

AIR TRAVEL

The object of this commentary is to analyse a practice used increasingly often by airlines, boarding refusal. More specifically, an examination shall be made of the carrier's liability to passengers in such cases of breach, especially how and when users affected by this practice must be compensated.

LAS ACTIVIDADES DEPORTIVAS, BIEN COMO COMPETICIÓN O COMO OCIO PUEDEN GENERAR RESPONSABILIDAD, TANTO LA PRÁCTICA EN SÍ COMO EL ESPECTÁCULO EN GENERAL.

por

JUANA RUIZ JIMÉNEZ
Profesora Titular de Derecho Civil UNED

I. PLANTEAMIENTO

El fomento de la práctica de deporte ha supuesto en los últimos años una constante en nuestro país, en primer lugar, por los beneficios que puede aportar al mantenimiento de la salud en cualquier persona y, en segundo lugar, como alternativa en los jóvenes para llevar una vida sana, fuera del alcohol y las drogas.

La mayoría de los deportes conllevan un ejercicio físico para quien lo práctica, que en sí mismo puede suponer un riesgo para el deportista, o si es un deporte en el que intervienen varias personas a la vez, el riesgo se extiende a todos los que intervienen en el deporte, sin excluir a los espectadores como posibles víctimas. A ello hay que añadir que existen deportes en los que el ejercicio físico va acompañado de algún accesorio que aumenta el riesgo en la práctica activa del deporte y en la situación pasiva del espectador.

Es preciso señalar que la práctica del deporte se puede llevar a cabo organizada y profesionalmente, pero también es posible, y de hecho ocurre con bastante frecuencia la práctica de manera casual y no organizada entre grupos de amigos. Cualquier deporte realizado por un deportista profesional, incluso aunque arriesgue más que un aficionado, genera menos riesgo y como consecuencia menor daño, debido a su pericia en la práctica del mismo, sabiendo en cada momento hasta donde puede llegar y donde está el límite.

Sea cual sea el deporte o quien lo realice, existe un dato claro y objetivo, la existencia de accidentes deportivos cada vez en mayor número. Las causas pueden ser infinitas, impericia del deportista, mal estado de las instalaciones,