

**TRABAJO FIN DE GRADO**

**Grado en Derecho**

**Facultad de Derecho**

**Universidad de La Laguna**

**Curso 2019/2020**

**Convocatoria: Septiembre**

# **Consumidores y usuarios de transporte aéreo ante la COVID19**

---

**Consumers and users of air transport in the face of  
COVID19**

Realizado por el alumno: **Alexander Velázquez Díaz**

Tutorizado por el Profesor: **Dr. Francisco Javier Díaz Brito**

Departamento: **Disciplinas Jurídicas Básicas**

Área de conocimiento: **Derecho Civil**

C/ Padre Herrera

s/n 38207 La Laguna

Santa Cruz de Tenerife. España

T: 900 43 25 26

**ull.es**

## ABSTRACT

The remaining project is about the situation of consumers and users of aerial transport and their situation facing the unpredictable cancelation of their flights due to COVID-19, starting to decide the applicable legal regulation between the current wide regulation for the contracts of aerial transport. In the following section, the cancelations are valued from two different basic legal perspectives of the spanish judicial system, such as supervening impossibility and the *rebus sic stantibus* clause, being both worked from jurisprudence abstracts. In this manner, it is attempted to check its possible applicability facing the new socioeconomic and contractual realities emerged after the sanitary crisis in this field. Finally, this project focuses on the specific national legislation for consumers and users, which, seems to be compared to a *rebus sic stantibus* legal clause. This legislation is born at the same time that interpreting european directives of The Judicial Regulation applicable to cancelations do.

**Keywords:** Supervening impossibility force majeure, clause *rebus sic stantibus*, COVID-19.

## RESUMEN

El presente trabajo versa sobre la situación de los consumidores y usuarios de transporte aéreo y su situación ante la imprevisible cancelación sufrida de sus vuelos por la COVID-19. Comenzando por determinar la normativa aplicable entre la extensa normativa existente para los contratos de transporte aéreo. En el siguiente capítulo, se entran a valorar las cancelaciones desde dos figuras jurídicas básicas del sistema jurídico español, como lo son la imposibilidad sobrevenida y la cláusula *rebus sic stantibus*, trabajándose ambas a raíz de extractos de jurisprudencia. Así se intenta comprobar su posible aplicabilidad ante las nuevas realidades socioeconómicas y contractuales surgidas tras la crisis sanitaria en el sector. Por último, el trabajo se centra en la legislación nacional específica para consumidores y usuarios, que parece equipararse a una cláusula *rebus sic stantibus* legal. Dicha legislación nace a la vez que las directrices interpretativas europeas de El Reglamento aplicable a las cancelaciones.

**Palabras clave:** Imposibilidad sobrevenida, fuerza mayor, clausula *rebus sic stantibus*, COVID-19.

## ÍNDICE

<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>1</b>
<b>CAPÍTULO I. RÉGIMEN JURIDICO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.....</b>	<b>3</b>
1.1. Normativa internacional.....	3
1.2. Normativa comunitaria.....	4
1.3. Normativa nacional.....	6
<b>CAPÍTULO II. VALORACIÓN SOBRE CANCELACIÓN DE VUELOS POR LA COVID- 19.....</b>	<b>8</b>
2.1. Primer impacto de la crisis de la COVID – 19 sobre el sector aéreo.....	8
2.2. Posibles figuras jurídicas para solventar la situación.....	10
2.2.1. Imposibilidad sobrevenida por fuerza mayor.....	10
2.2.2. Cláusula <i>rebus sic stantibus</i> .....	20
<b>CAPÍTULO III. MEDIDAS ADOPTADAS POR EL LEGISLADOR ESPAÑOL.....</b>	<b>25</b>
<b>Capítulo IV. CONCLUSIONES.....</b>	<b>31</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>33</b>
<b>LEGISLACIÓN.....</b>	<b>36</b>
<b>JURISPRUDENCIA.....</b>	<b>37</b>

## INTRODUCCIÓN

Para encontrar el principal interés por abordar esta temática, debemos comenzar desde una visión general de la propia evolución del mundo, tanto económica como tecnológica, que ha dado paso a lo que todo el mundo conoce como “globalización”. En este nuevo mundo globalizado, los medios de transporte han adquirido un papel relevante. Por arriba de todos se encuentra el avión, por el que se realizan grandes movimientos de masas a lo largo y ancho del mundo, siendo de incuestionable necesidad para la situación geográfica de Canarias. Tal es su importancia que se ha decretado, por parte del Tribunal Supremo como un servicio esencial en la STS de 30 de abril de 2007.

Siendo poco menos que una costumbre viajar mediante este servicio, la regulación jurídica de los contratos de transporte aéreo de pasajeros es un tanto difusa entre su diversidad de normativas y ámbitos. Produciendo en el pasajero una cierta sensación de desinformación, sobre a qué poder acogerse legalmente en cada momento. Además, se le puede sumar el acontecimiento extraordinario, constituido por la situación de emergencia pública que la Organización Mundial de la Salud (OMS) consideró de pandemia el 11 de marzo de 2020 y por la que España declaró el Estado de Alarma, trastocando de pleno un gran número de contratos, entre ellos los adoptados entre consumidores y transportistas.

Por lo tanto, teniendo estos motivos para abordar esta temática. En el trabajo comenzamos estableciendo una descripción del régimen jurídico del contrato de transporte aéreo; valorando la figura del pasajero como consumidor y usuario, produciendo que entren en juego normativas esenciales para el desarrollo del presente trabajo. Es necesario comentar que en este trabajo no se entra a valorar la figura del viajero, persona adherida a un viaje combinado.

Seguidamente al establecimiento del régimen jurídico, valoramos la cancelación de los vuelos por la COVID 19. Desde el impacto producido a las compañías y usuarios, hasta las posibles soluciones que, en materia contractual, se podrían plantear para tratar la problemática de las cancelaciones, sin necesidad de crear nuevas normativas específicas y extraordinarias. Teniendo como punto de origen, nuestro sistema jurídico español, tanto en la imposibilidad sobrevenida y una eventual resolución, como en la cláusula rebus sic stantibus; observando la evolución de su aplicabilidad en la jurisprudencia a lo largo del tiempo. Cabe decir que no realizamos una comparativa directa entre estas figuras, intentando encontrar sus similitudes y divergencias, aunque se puedan extraer

colateralmente. Además, aprovechamos y concretamos el posicionamiento de las compañías aéreas ante dicha situación extraordinaria y ante otras de similar calado mediante la jurisprudencia.

Finalmente, en el siguiente y último capítulo tratamos de llenar las medidas adoptadas para afrontar la específica vulnerabilidad de algunos colectivos tras la crisis sanitaria. Concretamente, se valorará el Real Decreto Ley 11/2020, de 31 de marzo y haciendo especial referencia al artículo 36. Intentando entender su utilidad y motivación jurídica, de lo que en principio apunta ser un artículo, que ampare con nuevas garantías y derechos a los consumidores y usuarios.

Esta situación extraordinaria, ha supuesto un obstáculo sin precedentes en todos los ámbitos y tampoco ha sido menos para el desarrollo académico. De esta manera, ha dificultado sobre todo a la hora de adquirir información; no pudiendo contar con acceso físico a la biblioteca de la facultad durante los meses de cuarentena y posteriormente tan solo de manera limitada mediante cita previa. Ello añadido a la actualidad del tema que tratamos, hace que determinados pasajes del trabajo, cuente con bastante influencia de monografía y artículos en línea.

## CAPÍTULO I. RÉGIMEN JURIDICO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

El núcleo duro de la navegación aérea está constituido por derecho privado. El origen de diversos niveles de fuentes de derecho produce que sea no sea nada sencillo encontrar una legislación uniforme que facilite las correspondientes reclamaciones a los usuarios del servicio. Siendo la determinación de las fuentes de una relevancia fundamental, debiéndose jerarquizar, determinar y encajar, para su correcta aplicación<sup>1</sup>.

### 1.1. Normativa internacional

Actualmente, existen dos convenios internacionales que conforman el pilar de la normativa internacional y su aplicabilidad pasa por tres factores: el momento temporal del conflicto; los supuestos regulados en una u otra norma y la ratificación, por parte de los estados<sup>2</sup>.

De este modo, el Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929, es el primer convenio internacional que regula el régimen de responsabilidad de compañías aéreas, en supuestos de incumplimiento del transportista en sus obligaciones del contrato. Sin embargo, todavía no se contemplaba la responsabilidad del transportista como consecuencia de la cancelación o suspensión de un vuelo<sup>3</sup>. Además, HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ<sup>4</sup> apunta que el Convenio de Varsovia sufre una modificación considerable mediante el Protocolo de La Haya de 1955. Posteriormente, también se crea la Convención de Guadalajara de 1961 y el Protocolo de Guatemala de 1971 que no ha ratificado España<sup>5</sup>.

Conformándose así el eje de la regulación internacional, hasta su revisión por los denominados Protocolos de Montreal, de 25 de septiembre de 1975, que introducen modificaciones sobre la forma de expresar los límites de responsabilidad. Dichas modificaciones hacen que no todos los Estados Parte del Convenio de Varsovia de 1929 lo fueran del Protocolo de La Haya de 1955 o de los Protocolos de Montreal de 1975,

---

<sup>1</sup> FERRER TAPIA, B.: “Concepto fuentes y caracteres”, *El Contrato de Transporte Aéreo de Pasajeros*. Editorial Dykinson, Madrid, 2013, página 33.

<sup>2</sup> *Ídem*, página 34

<sup>3</sup> GUERRERO LEBRÓN, M<sup>a</sup>.J.: “Responsabilidad por incumplimiento del contrato: denegación de embarque y cancelación de vuelos”, *La responsabilidad contractual del porteador aéreo en el transporte de pasajeros*, Editorial Tirant Lo Blanch, Valencia, 2005, página 426.

<sup>4</sup> HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, A.: “El contrato de transporte aéreo de pasajeros: algunas consideraciones sobre competencia judicial internacional y derecho aplicable” *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol. 3, N<sup>o</sup> 1 (marzo 2011). Página 181. Disponible en: <https://e-revistas.uc3m.es/index.php/CDT/article/view/1073/391>

<sup>5</sup> FERRER TAPIA, B.: “Concepto fuentes y caracteres” op. cit., página 34

instrumentos conexos al CV, estableciéndose regímenes distintos de responsabilidad del transportista aéreo<sup>6</sup>.

De esta manera, en el contexto del CV 1929, nace el Convenio de Montreal de 1999 con intenciones renovadas, buscando la sustitución del obsoleto Sistema de Varsovia y la unificación de reglas del transporte aéreo internacional de pasajeros, equipajes y mercancías, bajo la presencia de la OACI<sup>7</sup>. Como indica FERRER TAPIA<sup>8</sup>, la unificación se realiza teniendo en cuenta las normativas europeas que habían visto la luz sobre dicha materia, con especial observancia en el sistema de responsabilidad del Reglamento (CE) N.º 2027 del Consejo de 9 de octubre de 1997, relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje, que ya revelaba las carencias del Sistema varsoviano: «...el límite de responsabilidad que establece el Convenio de Varsovia es demasiado bajo en relación con los niveles económicos y sociales actuales y que, a menudo, da lugar a acciones legales de larga duración que perjudican la imagen del transporte aéreo; que, como consecuencia de ello, los Estados miembros han incrementado diversamente el límite de responsabilidad con las consiguientes diferencias dentro del mercado interior de la aviación...».

## 1.2. Normativa comunitaria

Como se comenta en el anterior apartado, en ninguna de las normativas internacionales, se regula la cancelación de vuelos. Por tanto, había una necesidad creciente de generar una mayor protección a los pasajeros que se veían desamparados en los aeropuertos tras las anulaciones de sus vuelos. Se propuso una regulación por parte de la Comisión Europea en el año 2001, surgiendo de dicha propuesta, el Reglamento 261/2004 (CE) de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen 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, que generó las debidas obligaciones al

---

<sup>6</sup> HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, A.: op. cit.: página 182

<sup>7</sup> SÁNCHEZ BARTOLOMÉ, J.M.: *Revisión actualizada del contrato de transporte aéreo de pasajeros* [en línea]. Tesis doctoral. Madrid: Universidad Complutense de Madrid. 2015. Página 60 Disponible en: <https://eprints.ucm.es/33076/1/T36375.pdf>.

<sup>8</sup> FERRER TAPIA, B.: “Denegación de embarque y cancelación de vuelo”, op. cit., Página 291

transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, cubriéndose así la laguna legal existente hasta el momento<sup>9</sup>.

En este punto, si valoramos brevemente la ley aplicable en España, mediante el Reglamento (CE) N° 593/2008 de 17 de junio de 2008 sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales, mejor conocido Roma I, deja manifiesto lo siguiente: «...*los contratos de transporte de pasajeros, a excepción de viajes combinados, quedan excluidos del régimen jurídico previsto para los contratos internacionales de consumo (art. 6.4 Reg. Roma I)*»<sup>10</sup>. Para la responsabilidad de las compañías aéreas comunitarias respecto al transporte aéreo de pasajeros y su equipaje, entran en juego el Reglamento (CE) 889/2002 y el Reglamento (CE) 261/2004, aplicables al transporte internacional, intracomunitario y nacional, prevaleciendo sobre la regulación conflictual dispuesto del (artículo 3.4 Roma I)<sup>11</sup>. Además, se debe tener en cuenta el artículo 3 del reglamento, el cual indica que su ámbito de aplicación contiene a todos los pasajeros cuyo vuelo despegue desde un aeropuerto de un Estado miembro, independientemente del lugar de destino y a los pasajeros que llegan a un Estado miembro, con independencia del origen del vuelo<sup>12</sup>.

También, se debe mencionar el Reglamento (UE) 2017/2394 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2017, sobre la cooperación entre las autoridades nacionales responsables de la aplicación de la legislación en materia de consumidores. Aunque el transporte de pasajeros es una relación jurídica de consumo, esta no será de aplicación. Sin embargo, es Desde Europa se intenta proteger la figura del consumidor y promueve una práctica judicial influenciada por el principio *pro consumatore*, consagrado en el actual artículo 169 Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (antiguo artículo 153 del Tratado Constitutivo de la Unión Europea)<sup>13</sup>: «... *Para promover los intereses de los consumidores y garantizarles un alto nivel de protección, la Comunidad contribuirá a proteger la salud, la seguridad y los intereses económicos de los consumidores, así como a promover su derecho a la información, a la educación y a organizarse para salvaguardar sus intereses...*» En su apartado segundo

---

<sup>9</sup> GUERRERO LEBRÓN, M<sup>a</sup>.J.: op. cit., página 426

<sup>10</sup> HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, A.: op. cit., página 193

<sup>11</sup> *Ibidem*

<sup>12</sup> FERRER TAPIA. B.: “Denegación de embarque y cancelación de vuelo”, op. cit., página 290

<sup>13</sup> CARBALLO FIDALGO, O.: “El derecho de reembolso por la cancelación de viajes ante la circunstancia imprevisible y extraordinaria de pandemia global por Covid-19”, 2015. *Noticias jurídicas*. Disponible en: <https://bit.ly/3k4bBvd>



se matiza la actuación de la Unión Europea: «...*La Comunidad contribuirá a que se alcancen los objetivos a que se refiere el apartado 1 mediante: a) medidas que adopte en virtud del artículo 114 en el marco de la realización del mercado interior; b) medidas que apoyen, complementen y supervisen la política llevada a cabo por los Estados miembros...*». Cada Estado miembro posee su propia legislación sobre consumidores y usuarios, en donde se han transpuesto las directivas europeas: 2011/83/UE de 25 de octubre de 2011 sobre los derechos de los consumidores y 2019/771 UE de 20 de mayo de 2019 relativa a determinados aspectos de los contratos de compraventa de bienes, regula las faltas de conformidad en la venta de bienes muebles a consumidores.

### **1.3. Normativa nacional**

En la actualidad, la aplicación de la normativa nacional en este sector es residual y más desde la creación del Convenio de Montreal. El ámbito nacional del contrato de transporte aéreo se basa en la Ley de Navegación aérea 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea que regula tanto aspectos públicos como privados y que ha sido modificada por la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la antes citada de Navegación Aérea de 1960<sup>14</sup>. En la ley se hace un brevísimo comentario sobre la cancelación de vuelos, en el artículo 94, aplicable solo al margen del ámbito del Reglamento 261/2004 (CE) y ante supuestos de suspensión, producidos por fuerza mayor o razones meteorológicas.

También, se contempla un derecho de cancelación del pasajero en el artículo 95 Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre navegación aérea (LNA), en base al cual: «*el pasajero puede renunciar a su derecho a efectuar el viaje obteniendo la devolución del precio del pasaje en la parte que se determine siempre que aquella renuncia se haga dentro del plazo que reglamentariamente se fije*». En desarrollo del artículo, surge el Real Decreto 2047/1981, de 20 de agosto, sobre cancelación de plazas y reembolso de billetes en los servicios aéreos regulares nacionales, recogiendo que el desistimiento del pasajero no debe conllevar gasto. Solo será así cuando la cancelación produzca un perjuicio a la compañía, produciéndose un cargo del 20% al precio del billete (artículos 1 y 2). Sin

---

<sup>14</sup> FERRER TAPIA, B.: “Concepto fuentes y caracteres”, op.cit., Página 38

embargo, nunca procederá cargo, si la anulación es motivada por fuerza mayor y es acreditada (artículo 6)<sup>15</sup>.

Incluso, se encuentra dentro del ámbito nacional la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. Pero, el principio de la regulación legal de actividades aeronáuticas de nuestro ordenamiento arranca en la Ley de Bases de 27 de diciembre de 1947 que posteriormente sería desarrollada en la Ley Nacional de Navegación Aérea<sup>16</sup>.

Por otro lado, los consumidores y usuarios tienen su origen en nuestro sistema jurídico, en la redacción del artículo 51.1 Constitución Española, dentro del Capítulo tercero del Título primero «*De los principios rectores de política social y económica*». De este modo, surge la necesidad de conformar una legislación especial, concluyéndose mediante la Ley 26 de los consumidores y Usuarios/1984, de 19 de julio, General para la Defensa. Tras la cual, se ha seguido creando legislación en torno a consumidores y usuarios, unificada en su gran mayoría en el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, y otras Leyes complementarias, modificado posteriormente por la Ley 3/2014, de 27 de marzo<sup>17</sup>. En base a lo dispuesto en el artículo 3 TRGLCDU se puede considerar que los pasajeros de transporte aéreo son consumidores y usuarios: «...*las personas físicas o jurídicas que actúan en un ámbito ajeno a una actividad empresarial o profesional...*»<sup>18</sup>. Así se aplica a los pasajeros de vuelos cancelados, la normativa creada en relación con la situación extraordinaria producida por la Covid-19 y concretamente su artículo 36 Real Decreto Ley 11/2020, de 31 de marzo, en donde se establecen medidas específicas en el contexto de la pandemia, para proteger a consumidores y usuarios. En todo caso, es una regulación complementaria al Reglamento (CE) 261/2004, cuya aplicación se mantiene vigente.

SIERRA NOGUERO recuerda que la ley española establece una jerarquía, en base a lo expuesto en el artículo 1.2 C.c.: «*normas constitucionales; normas con rango de ley; y, normas reglamentarias*»<sup>19</sup>. Así también tienen rango de ley, determinadas normas

---

<sup>15</sup> BERMÚDEZ BALLESTEROS, M: *¿Deben las compañías aéreas de bajo precio garantizar el derecho del usuario a desistir del vuelo contratado on-line?* Revista CESCO de Derecho de Consumo Nº 2/2012. Disponible en: <http://www.revista.uclm.es/index.php/cesco>. Página 51

<sup>16</sup> FERRER TAPIA, B.: “Denegación de embarque y cancelación de vuelo”, op. cit., página 302

<sup>17</sup> LASARTE ÁLVAREZ, C.: “La protección de los consumidores y usuarios”, *Manual sobre protección de consumidores y usuarios*. 6ª Edición, Editorial DYKINSON, Madrid, 2014. Páginas 30 - 38

<sup>18</sup> FERRER TAPIA, B.: “Elementos del contrato de transporte aéreo de pasajeros”, op.cit.: página 82

<sup>19</sup> SIERRA NOGUERO, E.: “Concepto y régimen jurídico” SIERRA NOGUERO, E.: *Manual de Derecho Aeronáutico*. 1ª Edición, Editorial Tirant lo Blanch, Valencia, 2020. Página 41

aprobadas por el Gobierno en caso de extraordinaria y urgente necesidad (artículo 86.1 CE), siendo el caso del Real Decreto Ley 11/2020.

Por último, el Código Civil que es el punto de partida de todo contrato; por ello, se valorará la situación problemática, desde la figura jurídica de la imposibilidad sobrevenida, contenida en el código y desarrollada por la jurisprudencia<sup>20</sup>. Para la resolución del contrato que se propone en la normativa específica, también obtiene vital importancia tanto el Código Civil, como las leyes de consumo, en el caso del sistema jurídico español el TRLGCU<sup>21</sup>.

## **Capítulo II. VALORACIÓN SOBRE CANCELACIÓN DE VUELOS POR LA COVID-19**

El siguiente capítulo nace con intención de observar a grandes rasgos la situación que el coronavirus ha producido en el sector aéreo y así poder comprender mejor el proceso de normativización ante la situación extraordinaria. Se intenta principalmente, valorar dos figuras jurídicas importantes, ante sucesos de características semejantes y el papel que podrían jugar.

### **2.1. Primer impacto de la crisis de la COVID – 19 sobre el sector aéreo**

Ante el comienzo de la crisis sanitaria, la Internacional Air Transport Association (IATA) reclamó a la Unión Europea y a los diferentes gobiernos la supresión de los “*slots*”<sup>22</sup>. La expansión del coronavirus produjo que la demanda de vuelos cayera, obligando así a las compañías aéreas a reducir su capacidad de vuelos. No obstante, para poder estar en el porcentaje mínimo de vuelos necesario para conservar sus “*slots*”, muchas empresas han operado “vuelos fantasmas”, con pocos o ningún viajero<sup>23</sup>.

---

<sup>20</sup> FERRER TAPIA, B.: “Concepto fuentes y caracteres”, op. cit., Página 27

<sup>21</sup> MARÍN LÓPEZ, M. J.: “Efectos del COVID-19 en los contratos con consumidores: el art. 36 del RD-LEY 11/2020”, en *Centro de Estudios de Consumo (CESCO)*, 2020. Página 11. Disponible en: <https://bit.ly/3ie6Fnc>

<sup>22</sup> “*Slots*”: *permisos de despegue y aterrizaje que tienen las aerolíneas para operar en los aeropuertos. Según la legislación vigente, si no hacen uso del 80% de los mismos, las autoridades aéreas pueden retirárselos y subastarlos entre otras aerolíneas.*

<sup>23</sup> LÓPEZ VARGAS, R.: “El Gobierno flexibiliza los “*slots*” de las aerolíneas para evitar los “vuelos fantasmas” por el coronavirus”, *La Razón*, 12 de marzo de 2020. Disponible en: <https://www.larazon.es/economia/20200312/t63k4uxlrbbt7gttbkdnlkzq.html>

Según actualizaciones de informes de la IATA, a fecha 14 de abril de 2020, sobre el impacto de la crisis del COVID-19, los ingresos por pasajeros aéreos caían hasta aproximadamente hasta los 278.778.697,24 euros en 2020, una caída del 55% respecto al año anterior. Suponiendo, un fuerte varapalo para las empresas de transporte aéreo<sup>24</sup>. En España el sector de la aviación, a través de Javier Gándara, presidente de Asociación de Líneas Aéreas (ALA), reclaman que el gobierno construya un paquete de medidas urgentes que incluya ayudas fiscales, mayor flexibilidad en las tarifas aeroportuarias y crédito público a través de las líneas del Instituto de Crédito Oficial (ICO)<sup>25</sup>.

Mientras los consumidores y usuarios, ante toda esta situación extraordinaria, se han visto inmersos en una continua incertidumbre. El actual Ministro de Consumo Garzón Espinosa en una entrevista para un periódico nacional, se pronunciaba así ante la situación: «(...) *todo servicio cancelado con motivo de la pandemia tiene una clara resolución: devolver el dinero. Lo único que habilitamos es un tiempo para que lleguen a un acuerdo con los usuarios. Si no hay acuerdo, la empresa está obligada a devolver el dinero. Estamos animando a las empresas a ofrecer opciones satisfactorias como alternativa (...)*»<sup>26</sup>. Según MARÍN LÓPEZ las últimas palabras son las que se están viendo mejor reflejadas en las disposiciones normativas excepcionales adoptadas. Así también cree que el consumidor se ha convertido en garante de liquidez del empresario durante dos meses y medio (plazo de negociación), gracias a la no devolución inmediata de los precios de los billetes<sup>27</sup>.

Ante tales circunstancias la cláusula *rebus sic stantibus* ha sido una de las grandes protagonistas, como una posible solución a la problemática planteada por la COVID 19. Dicha cláusula viene a mitigar el excesivo rigor del principio "*pacta sunt servanda*" en relación con el anterior principio, se deben tener en cuenta, hasta tres artículos del Código Civil que parecen no se propensos a su aplicación: el artículo 1.091 C.c. «...*Las obligaciones que nacen de los contratos tienen fuerza de ley entre las partes y deben cumplirse al tenor de los mismos...*»; el artículo 1.256 «...*La validez y el cumplimiento*

---

<sup>24</sup> Disponible en IATA: <https://www.iata.org/contentassets/f2ad0b24051e4e06924123f5aabe2f5b/2020-04-14-01-sp.pdf> (fecha de consulta: 14 de abril de 2020)

<sup>25</sup> Disponible en ICO: <https://www.ico.es/web/ico/sobre-ico> (fecha de consulta: 12 de julio de 2020)

<sup>26</sup> MEDINA RODRÍGUEZ, M.A.: "Alberto Garzón: Si las empresas no devuelven el dinero por servicios no prestados se las tendrá que sancionar", *El País*. 26 de abril de 2020. Disponible en: <https://elpais.com/economia/2020-04-25/si-las-empresas-no-devuelven-el-dinero-por-servicios-no-prestados-se-las-tendra-que-sancionar.html?rel=lom>

<sup>27</sup> SÁNCHEZ, Luis Javier: "Las medidas de protección a los consumidores en materia de contratación no convencen a los expertos", *Conflegal*. 2020. Cita a MARIN LOPEZ. Disponible en: <https://bit.ly/3hcVnyh>

de los contratos no puede dejarse al arbitrio de uno de uno de los contratantes» y el artículo 1.258 C.c.

## **2.2. Posibles figuras jurídicas recurrentes ante la COVID-19**

En concreto, se evalúan las situaciones de incumplimiento obligacional relacionadas con la pandemia y los posibles tratamientos dogmáticos contractuales: (i) imposibilidad sobrevenida por fuerza mayor, incluso la justificación de una resolución de contratos en base a la situación (ii) o en su caso, una modificación de sus términos y condiciones mediante la doctrina *rebus sic stantibus*. Como enuncia SERRANO DE NICOLÁS «procede examinar como actúa cada una de estas dos instituciones, para poderlas aplicar a las nuevas realidades socioeconómicas y contractuales surgidas tras la covid-19»<sup>28</sup>.

### **2.2.1. Imposibilidad sobrevenida y eventual resolución o terminación de contratos con base a la situación.**

En relación con la dogmática del contrato en nuestro sistema jurídico, se debe comenzar diferenciando los casos en donde se produce un incumplimiento de las obligaciones imputables al deudor de las que no son imputables, por no haber falta de negligencia según lo dispuesto en el artículo 1104 C.c. y por ende tampoco culpa. Así el deudor no responde de los daños causados por el incumplimiento, cuando no son subjetivamente imputables por dolo o culpa<sup>29</sup>. Se parte de realizar esta diferenciación, dándose por entendido que existe un incumplimiento de las obligaciones.

Toma aquí vital importancia el artículo 1105 C.c. que establece «...fuera de los casos expresamente mencionados en la ley, y de los en que así lo declare la obligación, nadie responderá de aquellos sucesos que no hubieran podido preverse o, que, previstos,

---

<sup>28</sup> SERRANO DE NICOLÁS, A.: “Fuerza mayor y clausula rebus sic stantibus entre la imposibilidad sobrevenida y la excesiva onerosidad por el confinamiento derivado del Covid-19.” *Diario La Ley*, Sección Tribuna, N° 9625, 5 de Mayo de 2020. Disponible en: <https://bit.ly/33csSeV>

<sup>29</sup> DE PABLO CONTRERAS, P.: “Incumplimiento de las obligaciones y responsabilidades contractual”, en MARTÍNEZ DE AGUIRRE ALDAZ, C: *Curso de derecho civil (II). Derecho de obligaciones*, 4ª edición, Editorial Colex, Madrid, 2014. Página 205

*fuera inevitables...»*<sup>30</sup>. Finalmente, se puede extraer, que el deudor responde solo cuando realiza actuaciones de forma culposa<sup>31</sup>. Por tanto, el deber de indemnización (artículo 1101 C.c.) ante un incumplimiento por caso fortuito o fuerza mayor decae, siempre que se certifica que los daños contractuales no son imputables<sup>32</sup>. Según autorizada doctrina, para exonerar de responsabilidad, por caso fortuito o fuerza mayor, se requiere que:

- I. El incumplimiento sea debido a un suceso impeditivo fuera de la esfera de control.
- II. El suceso no pueda ser razonablemente o previsible al momento de contratar.
- III. El deudor debe emplear la diligencia exigible para evitar el suceso impeditivo y sus consecuencias. Tiene que examinarse la conducta del deudor, atendiendo a las circunstancias y la naturaleza de la obligación<sup>33</sup>.

En nuestro Código Civil no existe diferencia entre fuerza mayor y caso fortuito, problemática que trasciende a la jurisprudencia y a la doctrina, en donde si hay distinción, entre ambas figuras. En la STS 30 septiembre 1983, se indica que el caso fortuito es aquel que no puede preverse, pero previsto pudiera haber sido evitado; mientras que la fuerza mayor es el acontecimiento que aun, previsto habría sido inevitable<sup>34</sup>. Aunque, dicha diferenciación jurisprudencial y doctrinal no posee mayor relevancia en la responsabilidad contractual que atañe a este trabajo<sup>35</sup>.

Dándose lugar a una posible situación de imposibilidad sobrevenida e inevitable, para las partes en la relación contractual de transporte aéreo, por la pandemia. Conviene atender aquí a las palabras de SERRA RODRÍGUEZ que determina la imposibilidad sobrevenida de la siguiente forma: «*supuesto de incumplimiento definitivo (insatisfacción absoluta del acreedor), que extingue la obligación y exonera de responsabilidad al deudor, siempre que tenga lugar por caso fortuito o fuerza mayor*»<sup>36</sup>. Por tanto, de aquí se entiende que la imposibilidad sobrevenida debe de tener lugar con posterioridad al nacimiento de la obligación y ser definitiva, es decir, no meramente transitoria, y objetiva

---

<sup>30</sup> MAGRO SERVET, V.: “La crisis del coronavirus y la aplicación de las cláusulas “rebus sic stantibus” en los contratos”, *LEFBVRE*, 18 de marzo de 2020. Disponible en: <https://elderecho.com/la-crisis-del-coronavirus-la-aplicacion-las-clausulas-rebus-sic-stantibus-los-contratos>

<sup>31</sup> DE PABLO CONTRERAS, P.: op. cit., página 208

<sup>32</sup> *Idem*, páginas 200 - 201

<sup>33</sup> SERRA RODRÍGUEZ, A.: “El incumplimiento de la obligación y la responsabilidad contractual”, en DE VERDA Y BEAMONTE, J.R.: *Derecho civil II (Obligaciones y contratos)* 4ª Edición, Editorial Tirant lo Blanch, Valencia, 2019. Página 117

<sup>34</sup> DE PABLO CONTRERAS, P.: op. cit., página 207

<sup>35</sup> SERRA RODRÍGUEZ, A.: op. cit., Página 117

<sup>36</sup> *Idem*, página 111

porque no impide solo a un deudor sino a cualquiera que se posicione como tal<sup>37</sup>. Por otro lado, atendiéndose a lo dispuesto en el artículo 1184 C.c. se comenta que: «...*quedará liberado el deudor en las obligaciones de hacer cuando la prestación resultare legal o físicamente imposible...*». En base a este artículo, también se termina hablando de una relación entre culpa y caso fortuito, en donde no cabría calificar como imposibilidad sobrevenida determinados acontecimientos, por ser previsibles e imputables al deudor<sup>38</sup>. Así, se requiere la negligencia debida a la parte incumplidora proveniente del anteriormente citado artículo 1104 C.c.: «...*La culpa o negligencia del deudor consiste en la omisión de aquella diligencia que exija la naturaleza de la obligación y corresponda a las circunstancias de las personas, del tiempo y del lugar...*»<sup>39</sup>.

Además, la imposibilidad sobrevenida, se ha ido conformado gracias a la profusa jurisprudencia existente sobre ella. En la STS 383/2002 de 30 abril<sup>40</sup> se recogen cuestiones de vital interés, determinándose una serie de puntos para su debida aplicación: «...*I. Principio «ad impossibilia nemo tenetur» (Sentencias 21 enero 1958 y 3 octubre 1959), concretamente la regla de que no existe obligación de cosas imposibles (impossibilium nulla obligatio est), cuya aplicación exige una imposibilidad física o legal, objetiva, absoluta, duradera y no imputable al deudor (Sentencias 15 febrero y 21 marzo 1994).*

*II. Debe ser objeto de una interpretación restrictiva y casuística (Sentencias 10 marzo 1949, 13 marzo 1987), pudiendo consistir en una imposibilidad física, material (Sentencia de 16 de diciembre 1970), o legal, que se extiende a toda imposibilidad jurídica, abarcando tanto la derivada de un texto legal, como de preceptos reglamentarios y mandatos de autoridad competente (Sentencias 21 noviembre 1958, 26 julio 2000).*

*III. La imposibilidad se equipara a la dificultad extraordinaria (Sentencia 6 octubre 1994), pero no cabe confundir dificultad con imposibilidad (Sentencias, entre otras, 8 junio 1906, 12 marzo 1994 y 20 mayo 1997), ni tampoco cabe medir la imposibilidad con*

---

<sup>37</sup> DE PABLO CONTRERAS, P.: op. cit., páginas 194 - 195

<sup>38</sup> *Idem*, página 208

<sup>39</sup> LACRUZ BERDEJO, J.: "Incumplimiento de la obligación", *Elementos de Derecho Civil II, Derecho de obligaciones, parte general, teoría general del contrato*, Volumen 1, 5ª Edición, Editorial Dykinson, Madrid, 2011. Página 187

<sup>40</sup> España, Tribunal Supremo (Sala Primera de lo Civil) Sentencia N.º 383/2002 de 30 abril (N.º Recurso 3431/1996) (Fundamento Jurídico 7º)

*base al criterio subjetivo del deudor porque produciría inseguridad jurídica, de ahí que se siga un criterio objetivo (Sentencias 23 febrero, 12 marzo y 6 octubre 1994).*

*IV. La imposibilidad ha de ser definitiva, por lo que excluye la temporal o pasajera (Sentencia 13 marzo 1987) que sólo tiene efectos suspensivos y la derivada de una situación accidental del deudor.*

*V. No cabe alegar imposibilidad cuando es posible cumplir mediante la modificación racional del contenido de la prestación de modo que resulte adecuado a la finalidad perseguida (Sentencia 11 noviembre 1987).*

*VI. Es preciso que no haya culpa del deudor, y no la hay cuando el hecho resulta imprevisible e irresistible (Sentencia 20 marzo 1997). Excluyéndose cuando resulta provocada por él (Sentencia 15 diciembre 1987), o le es imputable (Sentencia 20 mayo 1997), exista culpa cuando se conoce la causa (Sentencias 15 febrero, 14 diciembre 1998), se podía conocer (S. 15 febrero 1994), o era previsible (SS. 7 octubre 1978 y 4 noviembre 1999).*

*VII. No hay imposibilidad cuando se puede cumplir con un esfuerzo la voluntad del deudor (Sentencias 8 junio 1906, 6 abril 1979, 20 mayo 1997, entre otras) ...»*

Ahora bien, para la resolución del contrato, se debe observar y tener presente sus características. En este caso, el contrato de transporte aéreo se caracteriza por ser bilateral, consensual y no formal<sup>41</sup>. Tratándose de una relación sinalagmática o bilateral, en base a la cual, el pasajero paga un precio por adelantado, por un billete que le otorga a su vez derecho a recibir un servicio de transporte aéreo por parte del transportista<sup>42</sup>. El hecho de que sea una obligación sinalagmática es fundamental para que se produzca la resolución, así lo observa DALMARTELLO<sup>43</sup>.

Por su parte BLASCO GASCÓ<sup>44</sup> sobre la resolución de la obligación del art. 1.124 C.c. establece que *«la facultad de resolver las obligaciones se entiende implícita en las recíprocas, para el caso de que uno de los obligados no cumpliere lo que le incumbe»*

---

<sup>41</sup> BERCOVITZ ÁLVAREZ, G.: “Contratación del transporte y la navegación” en MORALEJO INVERNÓN, N. y QUICIOS MOLINA, S. (coords), *Tratado de Contratos. Tomo V*, Editorial Tirant lo Blanch, Valencia, 2013. Página 6.465.

<sup>42</sup> FERRER TAPIA, B.: “Elementos del contrato de transporte aéreo de pasajeros”, op. cit., página 86

<sup>43</sup> ALVAREZ VIGARAY, R.: “Ámbito de aplicación y requisitos para el ejercicio de la resolución por incumplimiento”, *La resolución de los contratos bilaterales por incumplimiento*, 4ª Edición, Editorial Comares, Granada, 2009. Página 132. Citando a DALMARTELLO.

<sup>44</sup> BLASCO GASCÓ, F.: “Incumplimiento y resolución de las obligaciones recíprocas”, *Instituciones de Derecho Civil Doctrina General de las Obligaciones*, 1ª edición, Editorial Tirant lo Blanch, Valencia, 2017. Página 227



No obstante, para que se produzca un incumplimiento resolutorio, se deben de tener en cuenta los requisitos que se han venido marcando desde el Tribunal Supremo y es que no cabe cualquier incumplimiento. Para este punto, se va a seguir lo comentado por SERRA RODRÍGUEZ y por CLEMENTE MEORO<sup>45</sup> con alguna mención, del propio BLASCO GASCÓ citado recientemente, que complementa perfectamente:

- a) Es necesario que el contrato exista y sea vigente, o de lo contrario no se producirán efectos jurídicos que pueda extinguirse para lo sucesivo; y la resolución exige la vigencia del vínculo contractual.
- b) Debe de haber reciprocidad de las prestaciones, como establece el art. 1124 CC.
- c) Exigibilidad de las prestaciones, es decir, la resolución sólo cabrá cuando las recíprocas prestaciones de las partes sean exigibles. No cabe resolver mientras la prestación no sea exigible, puesto que todavía cabe un posible cumplimiento.
- d) El incumplimiento del deudor, no puede ser de cualquier manera y es que el incumplimiento que faculta para resolver tiene que contener o ser como se reproduce en los siguientes puntos:

- I. En principio, sólo cabe resolver por el incumplimiento de obligaciones esenciales, y no de las accesorias. Si el incumplimiento de las accesorias crea una frustración e insatisfacción del interés, se podrá resolver la relación obligatoria, siendo el cumplimiento parcial o tardío causa suficiente de resolución<sup>46</sup>.
- II. El incumplimiento de la obligación principal debe ser grave, siendo preciso que sea: verdadero, propio, grave, esencial, de importancia y trascendencia económica para los interesados, o entidad suficiente para impedir la satisfacción económica de las partes. En otras palabras, que sea resolutorio.
- III. En el caso de retraso en el cumplimiento por causa imputable al deudor. El mero retraso en el cumplimiento, cuando la prestación continúa siendo útil al acreedor, no es causa de resolución. En cambio, se faculta para resolver el retraso, cuando el cumplimiento tardío produzca una frustración del fin práctico perseguido por el negocio, o el interés atendible para el otro contratante.
- IV. El art. 1124 CC es aplicable también a supuestos de imposibilidad sobrevenida fortuita de la prestación, aunque se adapta mejor a las resoluciones culpables por

---

<sup>45</sup> CLEMENTE MEORO, M.E. y SERRA RODRÍGUEZ, A.: “Los efectos del incumplimiento” DE VERDA Y BEAMONTE, J. R.: *Derecho civil II (Obligaciones y contratos)* 4ª edición, Editorial Tirant lo Blanch, Valencia, 2019. Páginas 139 - 141

<sup>46</sup> BLASCO GASCÓ, F.: op. cit., página 228

supuestos de caso fortuito y fuerza mayor. Como apunta BLASCO GASCÓ el Tribunal Supremo ha flexibilizado los mencionados requisitos; anteriormente se limitaba la resolución solo a supuestos de lesión dolosa y culposa, resolviendo obligaciones recíprocas, cuando el obligado no cumpliera<sup>47</sup>. De este modo en las obligaciones recíprocas, donde una de las partes lesionaba el derecho del otro por causa no imputable (caso fortuito o fuerza mayor) no eran susceptibles de resolución por incumplimiento, continuando el obligado a cumplir la prestación. Por su parte ALVAREZ VIGARAY<sup>48</sup>, al tenor literal del art. 1124 C.c., entiende que, en relación con las relaciones jurídicas obligatorias afectadas por imposibilidad sobrevenida, solo se puede solicitar la resolución del contrato, puesto que no es posible su posterior cumplimiento. También parece transmitir el precepto que no es posible la resolución del contrato, cuando no proceda culpa, es decir, cuando se trate de un incumplimiento por caso fortuito o fuerza mayor, al menos autores como PUIG PEÑA o GARCÍA GOYENA lo entienden así<sup>49</sup>.

Bien es cierto, como se ha comentado antes que la doctrina y la jurisprudencia exigían culpabilidad, mientras que si existía un caso fortuito o de fuerza mayor no sería aplicable el 1124 C.c., extinguiéndose la obligación automáticamente. Sin embargo, se ha comenzado a entender que el supuesto de imposibilidad por caso fortuito o fuerza mayor no hace que la contraprestación desaparezca automáticamente<sup>50</sup>. Así se considera que las causas de resolución del artículo 1.124 C.c., han progresado hasta aceptar la imposibilidad sobrevenida por caso fortuito o fuerza mayor como motivo de resolución en los casos de relaciones con obligaciones sinalagmáticas<sup>51</sup>; pero sin fundamentarse en una doctrina general que afirme su subsunción en el artículo 1124 C.c.<sup>52</sup>. Además, BLASCO GASCÓ comenta que el Tribunal Supremo ha interpretado que *«no es lícito ni jurídico en materia de obligaciones recíprocas que un contratante pueda por fuerza mayor dejar de cumplir el servicio prometido y, a la vez, exigir el pago del precio estipulado por la prestación no efectuada»*<sup>53</sup>.

---

<sup>47</sup> *Ídem*, página 229.

<sup>48</sup> ALVAREZ VIGARAY, R.: op. cit., páginas 159 - 162

<sup>49</sup> *Ibidem*. Cita a PUIG PEÑA y GARCÍA GOYENA

<sup>50</sup> MARTINEZ DE QUEL MORENO, I.: "Imposibilidad sobrevenida liberatoria: concepto y consecuencias", *REDUR (Revista electrónica del departamento de derecho de Universidad de La Rioja)* N° 13, diciembre 2015. Página 316. Disponible en: <https://doi.org/10.18172/redur.4184>

<sup>51</sup> *Ibidem*

<sup>52</sup> DE PABLO CONTRERAS, P.: op. cit., página 220

<sup>53</sup> BLASCO GASCÓ, F.: op. cit., página 229

Las medidas tomadas por la COVID -19 son un supuesto sobrevenido e imposible por fuerza mayor, para el que es indiferente la imputabilidad a efectos resolutorios. Aunque, como se sabe y advierte DE PABLO CONTRERAS<sup>54</sup> «...es esencial para determinar su liberación si no le fuere imputable, en donde la obligación se extinguiría...En todo caso valdrá para dejar sin efecto la misma y obtener la restitución de las prestaciones realizadas...». Para lo que se comenta, es bastante esclarecedora la STS de 22 de octubre de 2013<sup>55</sup>, en la cual se indica lo siguiente «La imposibilidad de cumplir la prestación debida, cuando no sea originaria, sino sobrevenida respecto del momento de perfección del contrato fuente de la obligación, además de absoluta, definitiva y no imputable al deudor, libera al mismo (artículos 1182 y 1184 del Código Civil (*impossibilium nulla obligatio est*) y, en caso de que la relación de obligación sea sinalagmática, constituye causa de su resolución, ya que determina una situación de incumplimiento -pese a no ser éste atribuible al obligado»

e) Requisito necesario para la resolución, es el previo cumplimiento del acreedor, correspondiendo la posterior acción resolutoria y sufriendo el incumplimiento. Por tanto, no tendrá derecho el contratante que incumple con su deber.

Por último, en relación con todos los requisitos que otorgan dicha facultad resolutoria, debe entenderse que siempre tiene que ir acompañados de buena fe y sin suponer un abuso del derecho como estipula el artículo 7 del Código Civil. Denegándose la facultad resolutoria, cuando ha sido contraria a las exigencias requeridas (SSTS 25 de mayo de 2016 y 1 de abril de 2014)<sup>56</sup>.

En base a lo dispuesto en el primer capítulo del trabajo, se debe tomar en cuenta la primordial importancia del derecho europeo, sobre el transporte aéreo y las correspondientes cancelaciones de vuelos producidas por las medidas prohibitivas durante el Estado de Alarma. En el artículo 2.1) Reglamento (CE) N° 261/2004 se recoge de manera breve y clara lo que se entiende por cancelación: «...no realización de un vuelo programado y en el que había reservada al menos una plaza...». En el momento de su creación este reglamento supuso un aumento en la defensa de los derechos de los

---

<sup>54</sup> DE PABLO CONTRERAS, P.: op. cit., página 220

<sup>55</sup> MARTÍNEZ DE QUEL MORENO, I.: op. cit., página 316. Cita Tribunal Supremo (Sala Primera de lo Civil) 22 de octubre de 2013 (N.º Recurso 1055/2011)

<sup>56</sup> BLASCO GASCÓ, F: op. cit., página 229

pasajeros aéreos porque regulaba situaciones, como el supuesto de cancelación que, en la normativa precedente, se encontraba sin desarrollar<sup>57</sup>.

Desde el principio de la crisis sanitaria, las compañías aéreas han alegado su exoneración compensatoria; además de no dar la información debida sobre los correspondientes reembolsos e imponiendo directamente bonos a los consumidores y usuarios. El suceso se puede catalogar dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) N° 261/2004 (el “Reglamento”) y la jurisprudencia de desarrollo dictada por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Por ello, no procede el pago de ninguna compensación, porque la cancelación del vuelo es causa del impacto de la COVID-19, que causó restricciones, limitaciones (prohibición de vuelos, prohibición de movimientos de las personas...) destinadas a contener la pandemia, considerándose como "circunstancia extraordinaria", según lo establecido en el Artículo 5.3 del Reglamento: *«(...)Un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no está obligado a pagar una compensación conforme al artículo 7 si puede probar que la cancelación se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables(...)»*. En este sentido, el considerando N° 14 del Reglamento (CE) n° 261/2004 enumera una serie de casos que pueden considerarse como situaciones extraordinarias: *«inestabilidad política, condiciones meteorológicas incompatibles con la realización del vuelo, riesgos para la seguridad, deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo y huelgas que afecten a las operaciones de un transportista aéreo»*.

El proceder llevado a cabo por las compañías aéreas ha hecho que el día 1 de junio, el Ministerio de Consumo se haya visto obligado a ejercitar una acción de cesación, en representación de los intereses colectivos de los consumidores, contra 17 aerolíneas que estaban efectuando una práctica desleal, omitiendo información sobre los derechos pertenecientes a los pasajeros en caso de cancelación<sup>58</sup>.

El tratamiento de la COVID- 19 en relación con el ámbito europeo, puede concretarse brevemente. Conforme al artículo 5 del Reglamento (CE) núm. 261/2004, se adquieren una serie de derechos, entre otros, el derecho al reembolso íntegro del precio

---

<sup>57</sup> FERRER TAPIA, B.: “Concepto, fuentes y caracteres”, op. cit., páginas 37 - 38

<sup>58</sup> DEL SAZ DOMINGUEZ, L.: “Consumo interpone acción de cesación contra 17 aerolíneas por ocultar a los pasajeros de vuelos cancelados por el coronavirus la opción de reembolso” *Centro de Estudios de Consumo (CESCO)*, 2020. Disponible en: <https://bit.ly/3m0tNrW>

del billete, en relación con el artículo 8 del reglamento. Pero, se niega el derecho a una compensación económica reflejada en el artículo 7, cuando se encuentran casos en que el transportista encargado del vuelo cancelado queda exonerado, por tratarse de situaciones imprevisibles, inevitables y debidas a factores externos de fuerza mayor<sup>59</sup>.

En la propia jurisprudencia europea, se observan situaciones de imposibilidad sobrevenida e imprevista. Sin ir más lejos, la erupción del volcán Eyjafjallajökull que tuvo lugar de marzo a mayo de 2010 en Islandia y que provocó el cierre del espacio aéreo, suponiendo la cancelación de más de 100.000 vuelos y afectando a cerca de 10 millones de pasajeros. Entre los vuelos afectados, se encuentra el Caso Denise McDonagh contra Ryanair Ltd.<sup>60</sup>, en concordancia con el artículo 5.3 Reglamento (CE) N° 261/2004, donde el TJUE lo decreta como una «circunstancia extraordinaria», exonerando a la compañía de la compensación recogida en el artículo 7, pero obligando al transportista a dar asistencia en el sentido del artículo 9 (derecho de atención).

Centrándonos en la primera cuestión prejudicial del caso que contesta a la siguiente cuestión: *«...¿exceden el límite de lo que debe entenderse por "circunstancias extraordinarias" en el sentido del Reglamento núm. 261/2004? interpretándose en el sentido de que las circunstancias como el cierre de una parte del espacio aéreo europeo a raíz de la erupción del volcán Eyjafjallajökull constituyen «circunstancias extraordinarias» en el sentido de dicho Reglamento que no exoneran a los transportistas aéreos de su obligación de asistencia establecida en los artículos 5, apartado 1, letra b), y 9 de ese Reglamento. Sin embargo, un pasajero aéreo sólo puede obtener, como compensación por el incumplimiento del transportista aéreo una obligación de asistencia contemplada en los artículos 5, apartado 1, letra b), y 9 del Reglamento, el reembolso de los importes que, a la vista de las circunstancias propias de cada caso, resulten necesarios, adecuados y razonables para suplir la deficiencia del transportista aéreo en la asistencia a dicho pasajero, correspondiendo al juez nacional...».*

---

<sup>59</sup> DEL SAZ DOMÍNGUEZ, L.: “Los pasajeros de vuelos cancelados por coronavirus pueden solicitar el reembolso de sus billetes”, *Centro de Estudios de Consumo (CESCO)*, 2020. Disponible en: <https://bit.ly/3igYs1F>

<sup>60</sup> Tribunal Justicia Unión Europea (Sala Tercera). Caso Denise McDonagh contra Ryanair Ltd. Asunto (C-12/11) Sentencia 31 de enero de 2013(Primera cuestión prejudicial sobre el fondo del asunto)

Por otro lado, CASASOLA DÍAZ<sup>61</sup> cree que la jurisprudencia no es abundante en la que se valore la incidencia de circunstancias análogas debido a la escasa cuantía de pretensiones en materia de transporte aéreo de pasajeros. En la SAP Sevilla (Sección 5ª) de 6 de julio de 2011<sup>62</sup>, encontramos un caso bastante semejante a la situación de la Covid- 19, disponiéndose lo siguiente: «(...)cancelación del vuelo justificado por la alerta sanitaria en México, a raíz de epidemia por peste porcina; alegando los demandantes en esencia, que no concurre causa de fuerza mayor, dado que ningún organismo oficial contemplaba el cierre de aeropuertos ni se dictó ninguna prohibición de volar o de permanecer en el país; por todo ello reclama la indemnización de 600 euros de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento Comunitario 261/2004(...)se estima en parte el recurso interpuesto, contra la sentencia dictada el día 22 de junio de 2.010(...)revocándose dicha resolución y dictando en su lugar otra por la que se estima parcialmente la demanda interpuesta por los apelantes contra PULLMANTUR AIR, S.A., condenando a la demandada a abonar la cantidad de SEISCIENTOS EUROS a cada uno de los actores(...)». En la sentencia comentada, se recoge que la cancelación unilateral de la compañía aérea por alerta sanitaria de gripe porcina, donde aún no existían órdenes de la autoridad competente no se puede sostener como circunstancia extraordinaria. Perteneciendo exclusivamente a los pasajeros la decisión de realizar o no el vuelo, a pesar de que fuese desaconsejable realizarlo<sup>63</sup>. En la actual crisis es diferente, puesto que existen normativas estatales tendentes a cerrar el espacio aéreo. Las consecuencias entre una situación de epidemia y otra de pandemia distan bastante. En base a la COVID-19 incluso ha sido necesario establecer directrices interpretativas sobre los Reglamentos de la UE en materia de derechos de los pasajeros (2020/C 89 I/01)<sup>64</sup>: «...cuando las autoridades adoptan medidas destinadas a contener la pandemia de COVID-19, estas medidas, por su naturaleza y su origen, no son inherentes al ejercicio normal de la actividad de las compañías aéreas y escapan a su control efectivo...De dicho modo el artículo 5, apartado 3, invalida el derecho a compensación a condición de que la

---

<sup>61</sup>CASASOLA DÍAZ, J. M.ª: “Clausulas y vinculaciones contractuales” SAN JUAN Y MUÑOZ (Coordinador) *Contratos y negocios afectados por la normativa del estado de alarma, 1ª Edición, Editorial, Tirant lo Blanch, Valencia, 2020. Página 236*

<sup>62</sup> España, Audiencia Provincial de Sevilla (Sección 5ª) Sentencia N.º 325/2011 de 6 julio (Auto N.º 99/2010) (Principalmente Fundamento Jurídico 3º y mención del fallo que revoca la sentencia Juzgado de Primera Instancia n.º 2 de lo Mercantil)

<sup>63</sup> CASASOLA DÍAZ, J. M.ª: op. cit., página 236

<sup>64</sup> Comunicación de la Comisión 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.

anulación «se deba» a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran adoptado las medidas razonables...».

### 2.2.2. Clausula *rebus sic stantibus*

ÁLVAREZ ROYO-VILLANOVA<sup>65</sup> opina que cabe la certera posibilidad de aplicar la cláusula *rebus sic stantibus* en tiempos de pandemia, debido a la estrecha concepción de la imposibilidad de cumplimiento, la mayoría de los conflictos no se van a solucionar mediante el caso fortuito y la fuerza mayor. Además, de no regular según él los efectos sobre las obligaciones recíprocas.

Por otro lado, MARTINEZ DE AGUIRRE ALDAZ<sup>66</sup> comenta que el TS ha tomado mucha cautela a la hora de admitir la aplicación de la cláusula *rebus sic stantibus*, adoptando precauciones que posibiliten su empleo solo en los casos más graves. Pero, el Tribunal Supremo ha ampliado su aplicación con ocasión de varias sentencias, modificándose su sentido estricto de aplicación, especialmente desde la crisis económica del 2008. De este modo, se entiende que las circunstancias sobrevenidas a causa de la crisis se han convertido en argumento para actuar al amparo de la regla *rebus sic stantibus* (*estando, así las cosas*) que permite modificar las condiciones contractuales o la resolución de los contratos, cuando tenga tal magnitud que incremente de modo significativo el riesgo de frustración de la finalidad del contrato<sup>67</sup>. Esta regla, en el derecho civil común español, a diferencia del derecho de otros países de nuestro entorno como puede ser Alemania o Italia, carece de regulación legal y es creada y desarrollada mediante jurisprudencia.<sup>68</sup> En España su utilización, se recuperó por el Tribunal Supremo tras la Guerra Civil, en Sentencias de 14 de diciembre de 1940 y en la Sentencia 17 de mayo de 1941, donde se admitía su aplicación.<sup>69</sup> En todo caso, se debe tener como punto

---

<sup>65</sup> ÁLVAREZ ROYO-VILLANOVA, S.: “Pandemia, fuerza mayor y cláusula *rebus sic stantibus* a la luz de la Jurisprudencia”. *Diario La Ley*. Sección doctrina. Nº 9619, 23 de abril de 2020, páginas 5. Disponible en: <https://bit.ly/3haLRf6>

<sup>66</sup> MARTÍNEZ DE AGUIRRE ALDAZ, C.: “Modificación del contrato” en MARTÍNEZ DE AGUIRRE ALDAZ, C.: *Curso de derecho de obligaciones (II). Derecho de obligaciones*. 4ª Edición, Editorial Colex, Madrid, 2014. Páginas 471 - 473

<sup>67</sup> MARTÍNEZ DE QUEL MORENO, I.: op. cit., página 327

<sup>68</sup> ALEJANDRE GARCÍA-CEREZO F.M., LUNA YERGA. A. y XIOL BARDAJÍ.M.: Crisis económica y cláusula *rebus sic stantibus*: ¿cambio de vía en la jurisprudencia reciente del TS? Comentario de la Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo, de 17 de enero de 2013. *RJ 2013\1819*, en *Revista Aranzadi Doctrinal*, Nº 3/2013 (junio) Página 3

<sup>69</sup> ALEJANDRE GARCÍA-CEREZO F.M., LUNA YERGA. A. y XIOL BARDAJÍ.M.: op. cit., página 4

de partida de la definición y requisitos que se le piden a la Sentencia de 17 de mayo 1957 enumerados por MARTINEZ DE AGUIRRE<sup>70</sup> de la siguiente manera:

- I. Clausula no está legalmente reconocida.
- II. Elabora mediante la doctrina y los principios de equidad a que puede servir, existe una posibilidad de ser elaborada y admitida por la jurisprudencia.
- III. Clausula peligrosa y que debe ser admitida con cautela.
- IV. En su admisión requiere como premisas:
  - a) Alteración extraordinaria de las situaciones a la hora de cumplir el contrato.
  - b) Desproporción exorbitante, entre las pretensiones de las partes contratantes que derrumbe el contrato por aniquilamiento del equilibrio de las prestaciones.
  - c) Todo esto debe de acontecer por la sobrevivencia de circunstancias imprevisibles
- V. Se ha negado que tenga efectos rescisorios, resolutorios o extintivos del contrato, otorgándole solamente los modificativos del mismo (ha variado en reciente jurisprudencia).

Los anteriores requisitos mencionados, se han seguido estrictamente en su mayoría, durante largo tiempo mediante los tribunales. Así se recoge como una cláusula esencialmente peligrosa y que debe ser admitida con cautela, en diversidad de sentencias, como puede ser la STS 129/2001 de 20 febrero<sup>71</sup>, donde se sigue una postura cautelar acerca de la cláusula *rebus sic stantibus*. Una línea de la doctrina jurisprudencial pacífica y consolidada, hasta el momento, sobre la materia relativa a que: «...cabe la posibilidad de que, aunque en casos excepcionales y con gran cautela, por la alteración que ello puede suponer del principio «pacta sunt servanda» y del de seguridad jurídica, pueda el órgano jurisdiccional, atendidas las circunstancias particulares de cada caso concreto, llevar a efecto una modificación (no la extinción o resolución) del vínculo obligacional, por defecto o alteración de la base negocial y haber sido roto el equilibrio de las prestaciones, siempre que concurran los requisitos siguientes:

- a) *alteración completamente extraordinaria de las circunstancias en el momento de cumplir el contrato en relación con las concurrentes al tiempo de su celebración.*
- b) *desproporción inusitada o exorbitante entre las prestaciones de las partes contratantes, que rompan el equilibrio entre las prestaciones.*

---

<sup>70</sup> MARTINEZ DE AGUIRRE ALDAZ. C.: op. cit., página 472

<sup>71</sup> España, Tribunal Supremo (Sala Primera de lo Civil) Sentencia N.º 129/2001 de 20 febrero (N.º Recurso 680/1996) (Fundamento Jurídico 2º)



*c) que todo ello acontezca por la sobreviniencia de circunstancias radicalmente imprevisibles (aparte de otras, SSTs de 15 de marzo de 1972, 16 de octubre de 1989, 23 de abril de 1991 y 6 de noviembre de 1992) ...»*

Tras la crisis económica, es cuando únicamente nuestros altos tribunales han sido más proclives a introducir de manera menos restrictiva esta figura jurídica. Uno de los grandes precursores de este cambio interpretativo de la jurisprudencia, ha sido el exmagistrado de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo ORDUÑA MORENO con sentencias como la 5090/2014 de 15 de octubre, la 1698/2015 de 24 de febrero o también la 333/ 2014 de 30 de junio<sup>72</sup> que se pasa seguidamente a valorar y que establece en torno a la valoración del régimen de aplicación de la cláusula *rebus sic stantibus* lo siguiente: «...debe señalarse un cambio progresivo de la concepción tradicional de la figura referenciada en un marco de aplicación sumamente restrictivo o excepcional, como corresponde a una cláusula "peligrosa" y de admisión "cautelosa", con fundamento derivado del criterio subjetivo de la equidad y con una formulación rígida de sus requisitos de aplicación: "alteración extraordinaria", "desproporción desorbitante" y circunstancias "radicalmente imprevisibles...». En la propia sentencia se comenta que la tendencia hacia la aplicación normalizada de esta figura es reconocible, ya en otras sentencias del mismo año 2013:«...Sentencias de esta Sala de 17 y 18 de enero de 2013 (números 820 y 822/2012, respectivamente) en donde se reconoce que la actual crisis económica, de efectos profundos y prolongados de recesión económica, puede ser considerada abiertamente como un fenómeno de la economía capaz de generar un grave trastorno o mutación de las circunstancias...». Otro de los motivos que se comentan en la sentencia de este giro jurisprudencial es «...la nueva configuración que de esta figura ofrecen los principales textos de armonización y actualización en materia de interpretación y eficacia de los contratos (Principios Unidroit, Principios Europeos de la Contratación o el propio Anteproyecto relativo a la modernización del Derecho de Obligaciones y Contratos de nuestro Código Civil)...» Además, sobre la aplicación de la cláusula *rebus sic stantibus*, se comenta en esta sentencia que: «... la aplicación de la cláusula, en rigor, no supone una ruptura o singularidad respecto de la regla preferente de la lealtad a la palabra dada (*pacta sunt servanda*), ni tampoco de la estabilidad o

---

<sup>72</sup> España, Tribunal Supremo (Sala Primera de lo Civil) Sentencia N.º 333/ 2014 de 30 de junio (N.º Recurso 2250/2012) (Fundamento Jurídico 2º -explicación de contexto interpretativo de la cláusula *rebus sic stantibus*- )

*mantenimiento de los contratos. Por contra, su aplicación, cifrada en una sobrevenida mutación de las circunstancias que dieron sentido al negocio celebrado, se fundamenta en criterios o reglas también claves de nuestro sistema codificado, ya que desde su moderna configuración la figura obtiene su fundamento en las reglas de la conmutatividad del comercio jurídico y del principio de buena fe...».*

Sin embargo, no pueden omitirse completamente los requisitos que se anunciaban para su aplicación, desde la Sentencia 17 de mayo de 1957 que continúa exigiéndose. Incluso, podría decirse que, de manera más estricta, debido una vez más a un nuevo cambio de dirección jurisprudencial. En este punto se sigue de cerca el comentario que se realiza por parte de ÁLVAREZ ROYO-VILLANOVA<sup>73</sup> que puede clarificar el papel de la cláusula a la luz de los contratos afectados ante la situación de pandemia:

- Epidemia como circunstancia imprevisible que produce un cambio en las circunstancias que se tuvieron en cuenta al contratar. La pandemia y sus consecuencias, como restricciones de movimiento por el Gobierno en el estado de alarma, tienen carácter imprevisto. No obstante, los cambios legislativos no han sido considerados imprevisibles, según la última jurisprudencia al respecto (STS 452/2019 de 18 de julio); el caso del coronavirus es diferente, es una respuesta a un hecho objetivamente imprevisible e insólito.
- Debe de existir una causalidad directa entre la circunstancia y el incumplimiento, como señala la STS 214/2019 de 5 de abril, *«es del todo necesario que se contraste su incidencia causal o real en el marco de la relación contractual de que se trate»*. Aunque es necesario examinar la causalidad en cada caso, afectando de manera distinta a los contratos y debiendo tener en cuenta la actuación del obligado para evitar el incumplimiento.
- Carácter sustancial de la alteración, es decir, un aumento extraordinario del coste de las prestaciones de una de las partes o que se frustre el fin. Términos que recoge de forma casi literal la propuesta de reforma de Código civil en su artículo 1213. El carácter sustancial no significa imposibilidad, aunque puede producir una alteración grave que extinga el equilibrio contractual; que sea más oneroso, para una de las partes; o que produzca una extraordinaria pérdida del valor de lo recibido. Por consiguiente, el carácter sustancial de la alteración está relacionado a la duración del

---

<sup>73</sup> ÁLVAREZ ROYO-VILLANOVA, S.: op. cit., páginas 5-6

Estado de alarma, cuanto más dure, más difícil será su aplicación a contratos de tracto único.

En cuanto a la redacción del artículo 36 del RD 11/2020 se ha dicho que es muy similar a la del artículo 1213 del Proyecto de Regeneración del Código Civil del Ministerio de Justicia del año 2009 en el que se regulaba la cláusula *rebus sic stantibus* y que se constituía de la siguiente manera: «*Si las circunstancias que sirvieron de base al contrato hubieren cambiado de forma extraordinaria e imprevisible durante su ejecución de manera que ésta se haya hecho excesivamente onerosa para una de las partes o se haya frustrado el fin del contrato, el contratante al que, atendidas las circunstancias del caso y especialmente la distribución contractual o legal de riesgos, no le sea razonablemente exigible que permanezca sujeto al contrato, podrá pretender su revisión, y si ésta no es posible o no puede imponerse a una de las partes, podrá aquél pedir su resolución. La pretensión de resolución sólo podrá ser estimada cuando no quepa obtener de la propuesta o propuestas de revisión ofrecidas por cada una de las partes una solución que restaure la reciprocidad de intereses del contrato*»<sup>74</sup>. El proyecto de modernización del Código Civil en materia de obligaciones y contratos de la Comisión General de Codificación ha sido un paso hacia delante para la formulación legal de la regla y la creación de una redacción que concrete los presupuestos de aplicación del precepto<sup>75</sup>. Por su parte, ORDUÑA MORENO ha comentado que sería ideal una reforma a partir del artículo 1258 C.c.: «(...) *En este artículo se regula la integración del contrato a través del principio de buena fe(...)* quiere decir que el contrato no solo es pactado, “*pacta sunt servanda*” y las consecuencias derivadas del principio de buena fe(...) *Añadiendo en distintos números, una moderna regulación de la rebus(...)*». Congregándose conjunta y sistemáticamente en el mismo artículo, la integración contractual y la modificación del contrato por circunstancias sobrevenidas, extraordinaria<sup>76</sup>.

De esta forma, parecía que la cláusula *rebus sic stantibus* comenzaba a consolidarse y a tener mayor respaldo. Pero, lo cierto es que la jurisprudencia más actual ha dado un paso atrás. Surgiendo una etapa con sentencias como la STS 214/2019

---

<sup>74</sup> Propuesta de Modernización del Código Civil en materia de Obligaciones y Contratos de 2009 hecha pública por la Sección Primera, de Derecho Civil, de la Comisión General de Codificación española.

<sup>75</sup> ALEJANDRE GARCÍA-CEREZO, F.M.; LUNA YERGA, A.; y XIOL BARDAJÍ, M.: op. cit.: página 4

<sup>76</sup> BERBELL BUENO, C.: “Orduña: “La ‘rebus sic stantibus’ es un respirador vital para la economía española” *Conflegal*, 2020. Disponible en: <https://bit.ly/3m4D3uY>

5 de abril de 2019, anteriormente mencionada, en la que se determina que la situación de crisis económica no puede alterar las condiciones del contrato, por no ser una situación imprevisible o inevitable. Otra sentencia que apoya la postura es la STS 156/2020 de 6 de marzo<sup>77</sup> que marca el sentido último de la jurisprudencia. En ella destaca la complicada aplicación de la cláusula a los contratos con duración inferior a un año: «...*El cambio de estas características que, bajo las premisas que establece la jurisprudencia, podría generar un supuesto de aplicación de la regla de la rebus sic stantibus es más probable que se dé en un contrato de larga duración, ordinariamente de tracto sucesivo. Pero no en un supuesto, como el presente, de contrato de corta duración, en el que difícilmente puede acaecer algo extraordinario que afecte a la base del contrato y no quede amparado dentro del riesgo propio de ese contrato...*». Por lo que se dispone en la sentencia, la aplicación de la cláusula *rebus sic stantibus*, tan solo procede en contratos de tracto sucesivo. Sin embargo, de manera bastante excepcional el Tribunal Supremo ha señalado su aplicación en determinadas ocasiones a contratos de tracto único. Por ello como se puede observar, la doctrina más reciente comprende que en un contrato de tracto único es difícil que se produzca un acontecimiento extraordinario que afecte al contrato. ÁLVAREZ ROYO - VILLANOVA<sup>78</sup> opina que dicha restricción no es producto de la duración del contrato, sino del tiempo entre perfección y consumación, cuanto más corto es, supone mayor dificultad para poder alegar la imprevisibilidad.

### **CAPÍTULO III. MEDIDAS ADOPTADAS POR EL LEGISLADOR ESPAÑOL**

Finalmente, ante esta situación el actual poder ejecutivo español, ha creado el Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo, adoptándose medidas urgentemente complementarias en el ámbito social y económico, para hacer frente a la COVID-19. Tratándose así de una norma nacional específica en el contexto de la crisis, acorde a las medidas adoptadas, por los países de nuestro entorno y de acuerdo con las recomendaciones de los organismos de la UE e internacionales. El gobierno intenta

---

<sup>77</sup> España, Tribunal Supremo (Sala Primera de lo Civil) Sentencia N.º 156/2020 de 6 de marzo (N.º Recurso 2400/2017) (Fundamento Jurídico N.º4 – 2. Estimación del motivo de casación. Para resolver la cuestión, hemos de partir de la jurisprudencia sobre la denominada cláusula *rebus sic stantibus*, que se contiene en la reciente sentencia 455/2019, de 18 de julio)

<sup>78</sup> ÁLVAREZ ROYO – VILLANOVA, S.: op. cit., página 4

proporcionar liquidez a la economía y protección a familias y más vulnerables, quedando entre ellos también los consumidores.

Por tanto, estas medidas vienen a raíz del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la crisis sanitaria. En el artículo 7 se decreta una limitación a la libertad de circulación de las personas, durante la vigencia del estado de alarma, estableciéndose lo que sigue: «...*Durante la vigencia del estado de alarma las personas únicamente podrán circular por las vías de uso público para la realización de las siguientes actividades...*». Antes del propio Real Decreto, desde las instituciones partía una llamada a evitar los viajes y todo movimiento que no se encontrara justificado por una causa mayor. En todo caso, las medidas gubernamentales RD 463/2020, RRDL 8/2020, 9/2020, 10/2020, 11/2020, y normativa de desarrollo, son casos de fuerza mayor que imposibilita el cumplimiento de los contratos, por tratarse de prohibiciones normativas. El artículo 36 RDL 11/2020 se conforma para afrontar las imposibilidades de cumplimiento que provienen de las “prohibiciones” sobre los contratos realizados entre empresario y consumidor<sup>79</sup>. En lo que se refiere al artículo 14 se puede apreciar que además se recogen prohibiciones y limitaciones, tanto en transporte público como privado: «... *servicios de transporte público de viajeros por carretera, ferroviarios, aéreo y marítimo que no están sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público (OSP), los operadores de transporte reducirán la oferta total de operaciones en, al menos, un 50 % (...) se podrá modificar este porcentaje y establecer condiciones específicas al respecto(...)*Los servicios de transporte público de viajeros por carretera, ferroviarios, aéreo y marítimo de competencia estatal que están sometidos a contrato público u OSP reducirán su oferta total de operaciones en, al menos (...)Servicios de transporte aéreo sometidos a OSP: 50 %...»<sup>80</sup>.

Por su parte, dentro de la Sección 3ª del Capítulo I, con el título «medidas de protección de consumidores», donde se encuentra el artículo 36 que tiene como rótulo «derecho de resolución de determinados contratos sin penalización por parte de los consumidores y usuarios».

Este mismo artículo ha sufrido hasta tres modificaciones: una primera modificación del apartado 1 por la disposición final 10.5 del Real Decreto-ley 15/2020, de 21 de abril; una

---

<sup>79</sup> CARRASCO PERERA, A.: “Permíteme que le cuente la verdad sobre la covid-19 y la fuerza mayor”, *Centro de Estudios de Consumo (CESCO)*, 2020. Página 6. Disponible en: <https://bit.ly/3hdxzF>

segunda modificación de los apartados 1 y 4 por la disposición final 5.1 del Real Decreto-ley 21/2020, de 9 de junio; y por último mediante el Real Decreto- Ley 21/2020<sup>81</sup>.

Ante tal situación, han sido varios expertos sobre consumo los que han valorado las cuestiones generadas por el art. 36 Real Decreto Ley 11/2020 para los contratos con consumidores. Por su parte, ORTI VALEJO comenta que su enfoque es acertado, pero a su vez diagnostica que su adopción se encuentra con profundas imprecisiones técnicas<sup>82</sup>. Mientras CARRASCO PERERA analiza de manera severa el art. 36.1. RD Ley 11/2020 en su publicación: «*artículo 36 pasa por tercera vez por la peluquería del BOE*». Por otro lado, para SÁNCHEZ GARCÍA<sup>83</sup> tanto MARÍN LÓPEZ como RIBÓN en sus respectivos estudios, coinciden en indicar innecesaria la normativa, si se pretendía proteger al consumidor. Para ambos existe una regulación de protección de consumidores bastante solvente, para dar solución a los incumplimientos contractuales sufridos por los consumidores ante la crisis sanitaria. De este modo, se procede en los siguientes párrafos a analizar el artículo 36 RD Ley 11/2020, prestando especial atención a los diversos trabajos de actualidad que permitirán ir desglosando los dos primeros apartados del artículo en cuestión.

Para la aplicación del precepto debe haber causa-efecto entre el imposible cumplimiento y las medidas adoptadas durante la vigencia del Estado de Alarma. También es necesario que haya un contrato suscrito entre un empresario y un consumidor (artículos 3 y 4 TRLGCU), como se dispuso en el primer capítulo. Además, se establece que el principio *pro consumatore* debe de influenciar el artículo 36. Aunque el mismo parece privar en cierto modo derechos con los que cuentan los consumidores en el Texto Refundido de la Ley General de Consumidores y Usuarios y en las directivas europeas, quedando sin efecto, entre otros: el artículo 21, 1, párrafo 2º TRLGCU «...*devolución del precio del producto habrá de ser total en el caso de falta de conformidad del producto con el contrato...*» o el artículo 66, bis 3 TRLGCU «*Cuando se haya resuelto el contrato,*

---

<sup>81</sup> CARRASCO PERERA, Á.: “Este bucle es intrincado. El art. 36.1 Real Decreto- Ley 11/2020 para por tercera vez por la peluquería del BOE”, *Centro de Estudios de Consumo (CESCO)* Página 1. Disponible en <https://bit.ly/2R8OO57>

<sup>82</sup> ORTÍ VALLEJO, A: “El riesgo contractual en los contratos privados tras el COVID-19: Análisis, problemática y soluciones” Editorial Tirant lo Blanch, Valencia 2020. Página 9

<sup>83</sup> SÁNCHEZ GARCÍA, J.: “Comentarios artículo 36 del RDL 11/2020 sobre el derecho de resolución de determinados contratos sin penalización por parte de los consumidores y usuarios.” *Abogacía Española consejo general*, 2020. Disponible en: <https://bit.ly/3ienozq>

*el empresario deberá reembolsar, sin ninguna demora indebida, todas las cantidades abonadas por el consumidor y usuario en virtud del mismo»<sup>84</sup>.*

Desde la Comunidad Europea se han dictado directrices informales sobre la interpretación de los reglamentos de transporte, mencionadas en el anterior capítulo y una RECOMENDACIÓN (UE) 2020/648 DE LA COMISIÓN de 13 de mayo de 2020 relativa a los bonos ofrecidos a los pasajeros como alternativa al reembolso de servicios de transporte cancelados en el contexto de la pandemia de COVID-19. En ambos casos, en el supuesto de cancelación, las empresas (transportistas) deben ofrecer un transporte alternativo o un reembolso, siendo los viajeros quienes tienen la última palabra<sup>85</sup>. En caso de reembolso, el consentimiento del usuario es esencial para que pueda realizarse en forma de bonos. Además, desde la recomendación de la Comisión reconoce que *«numerosas cancelaciones provocadas por la pandemia de COVID-19 han conducido a los sectores del transporte y los viajes a una situación insostenible de ingresos»*. También comenta que: *«si los organizadores o los transportistas se declaran insolventes, existe el riesgo de que muchos viajeros y pasajeros no reciban reembolso alguno»*. Concluyéndose que la emisión de bonos de viaje puede ser la mejor forma de proteger los intereses de los pasajeros<sup>86</sup>.

En el apartado primero del artículo 36 se dispone que *«...el consumidor y usuario tendrá derecho a resolver el contrato durante un plazo de 14 días desde la imposible ejecución de este siempre que se mantenga la vigencia de las medidas adoptadas que hayan motivado la imposibilidad de su cumplimiento...»*. Pero deben tenerse presentes las palabras de MARÍN LÓPEZ<sup>87</sup> sobre la jurisprudencia del TS respecto al art. 1124 C.c., indicándose que el contrato debe ser bilateral o sinalagmático; el acreedor (consumidor) no puede incumplir su obligación, y la obligación incumplida por el deudor (el empresario) debe de ser esencial, grave y definitiva para la finalidad del contrato, es decir, el cumplimiento posterior del deudor, aun siendo posible, no satisface las expectativas del acreedor. También, puede ejercerse la facultad resolutoria, si cabe duda sobre la realización de la prestación, si se impide al acreedor satisfacer su interés,

---

<sup>84</sup>SÁNCHEZ GARCÍA, J.: op. cit.

<sup>85</sup>CASTELLS SOMOZA, C: “La respuesta de la comisión europea a la cancelación de viajes por la covid-19: hagamos atractivos los bonos” *Centro de Estudios de Consumo (CESCO)*,2020. Página 3 Disponible en: <https://bit.ly/2ZmKxxF>

<sup>86</sup> *Ibidem*

<sup>87</sup> MARÍN LÓPEZ M. J.: op. cit., página 12

conllevando su extinción y determinándose la frustración del contrato o si existe un interés de las partes en la liberación de la relación<sup>88</sup>.

En relación con el plazo de resolución del contrato ORTI VALLEJO<sup>89</sup> comenta que se otorga la posibilidad de resolver, en un plazo de 14 días, comenzando a partir de otro plazo de 60 días que comienza desde imposible ejecución del contrato y cuando las partes no hayan llegado a un acuerdo, es decir, la falta de acuerdo durante 60 días determina el inicio del cómputo de los 14 días. MARÍN LÓPEZ<sup>90</sup> suscribe lo dicho, aunque cree que el plazo de 14 días es de caducidad y su cómputo está suspendido hasta el fin del Estado de Alarma, de acuerdo con lo dispuesto en la disposición adicional 4ª del RD 463/2020. Derivando en condición suspensiva para resolver, 60 días de obligatoria negociación, en donde se buscará conseguir un acuerdo. El plazo otorgado por la normativa específica es perjudicial para el consumidor, al ser un plazo tan breve. Recuérdese que el plazo general de prescripción es de cinco años (artículo 1964.2 C.c.)<sup>91</sup>. El precepto no establece ninguna excepción a la negociación, debiéndose negociar, aun cuando la fecha de cumplimiento sea esencial, o cuando así se pueda comprender en relación con las circunstancias.

En cuanto a la extensión temporal sobre la que se puede aplicar, es meramente transitoria. Por tanto será aplicable solo al contexto coyuntural de la crisis y tampoco será objeto de interpretación analógica, según el artículo 4.2 C.c. El principal motivo de esta legislación temporal parece ser mantener los contratos y evitar una resolución masiva, a consecuencia de la parálisis de la actividad impuesta por el Estado de Alarma <sup>92</sup>.

En el apartado segundo del artículo 36 se impone que quien no pueda cumplir su prestación con el consumidor por las medidas gubernamentales COVID-19, tiene que devolver lo cobrado, pero puede deducir gastos devenidos inútiles por el fracaso del contrato. CARRASCO PERERA<sup>93</sup> comenta que este hecho es excepcional y solo puede entenderse, porque el Gobierno observa razonable el pago de los consumidores al coste del riesgo empresarial, por una solidaridad social. En cuanto a ello, ORTI VALLEJO<sup>94</sup> apunta con extrañeza que el derecho de resolución tenga aparejada una penalización de

---

<sup>88</sup> MARTÍNEZ DE QUEL MORENO.I.: op. cit., página 6

<sup>89</sup> ORTI VALLEJO.A.: op. cit., página 10

<sup>90</sup> MARÍN LÓPEZ M. J.: op. cit., páginas 12-13

<sup>91</sup> *Ibidem*

<sup>92</sup> SÁNCHEZ GARCÍA, Jesús: op. cit.

<sup>93</sup> CARRASCO PERERA, Á.: “Este bucle es intrincado. El art. 36.1 Real Decreto- Ley 11/2020 para por tercera vez por la peluquería del BOE”, *Centro de Estudios de Consumo (CESCO* Página 1. Disponible en <https://bit.ly/2R8OO57>

<sup>94</sup> ORTI VALLEJO. A.: op. cit., página 9



gastos, siendo ello más propio del desistimiento, que parece que es lo que se concede, explicándose así el plazo de 14 días que también se otorga en el art. 71 del TRLGDCU. Ante lo dicho se va a provechar para intentar diferenciar el desistimiento de lo recogido en el artículo comentado en este capítulo. Para ello se atiende a lo comentado por BERMÚDEZ BALLESTEROS<sup>95</sup> sobre el derecho de desistimiento *ad nutum* que se consagra en el TRLGDCU entre los artículos 68 a 79, el cual no requiere motivo de justificación y que debe realizarse el plazo en 7 días hábiles, computo que comienza a contar desde la celebración del contrato de servicios, por regla general, no conllevará penalización para el consumidor.

---

<sup>95</sup> BERMÚDEZ BALLESTEROS.M: *¿Deben las compañías aéreas de bajo precio garantizar el derecho del usuario a desistir del vuelo contratado on-line?* Revista CESCO de Derecho de Consumo N° 2/2012. Disponible en: <http://www.revista.uclm.es/index.php/cesco>. Página 48

## CAPITULO IV. CONCLUSIONES

Para concluir y en base a los objetivos primordiales de este trabajo que son entre otros: determinar la normativa aplicable; valorar las figuras jurídicas como el incumplimiento por imposibilidad sobrevenida y una eventual resolución, o la cláusula rebus sic stantibus, su posible aplicabilidad como vías resolutorias ante la Covid-19 y concretamente en los contratos de transporte aéreo de pasajeros; finalmente comprender la motivación y utilidad del artículo 36. Intentando hacerlo con brevedad y claridad.

I. Puede establecerse que ante esta situación se aplica el Reglamento (CE) N.º 261/2004 mediante las directrices interpretativas realizadas del mismo y la RECOMENDACIÓN (UE) 2020/648 DE LA COMISIÓN de 13 de mayo de 2020 realizada ante la situación de cancelaciones por el coronavirus. Además, de la específica normativa creada en el sistema jurídico español mediante el Real Decreto-ley 11/2020, que reproduce lo establecido desde la Unión Europea y que no proporciona ningún nuevo derecho.

II. Por tanto, se tiene obligación por parte de las compañías aéreas de devolver el precio del vuelo pagado y no efectuado, así como los consumidores y usuarios de verla reembolsada. Sin embargo, se priva de cualquier derecho indemnizatorio, debido a que se tratan las cancelaciones como una situación imprevista y sobrevenida por fuerza mayor, no por la pandemia en sí, sino por las normas legales establecidas durante el Estado de Alarma que han producido un incumplimiento del empresario no imputable.

III. En cuanto a la imposibilidad sobrevenida por fuerza mayor, se discute su condición de definitiva (cumplimiento posterior que, aun siendo posible, no satisface las expectativas del acreedor y produce desproporción entre las prestaciones de los contratantes que rompe el equilibrio). Desvirtuándose la imposibilidad sobrevenida, entendiéndola como transitoria o temporal que solo suspenderá el contrato y que no da opción a su resolución.

En realidad, una prestación de servicios de transporte aéreo no realizado en la fecha prevista puede ser perfectamente esencial, comprendiéndose de las propias circunstancias, como incumplimiento definitivo. Aunque sea de este modo, en la normativa específica no se establece ninguna excepción a la negociación.

IV. El consumidor puede resolver, pero con una obligada espera de al menos dos meses y medio. De tal manera quedaría exonerado el deudor, dándose una resolución, acorde al

artículo 1124 C.c., debiendo restituirse las prestaciones realizadas. El derecho a resolver otorgado en el artículo 36, es un derecho de corto recorrido y privado de valor que además intenta sustituirse mediante bonos o vales en un largo periodo de negociación.

V. Todo parece desembocar en una adopción de la cláusula *rebus sic stantibus*, empleada en algunos países de Europa, para muchos de los contratos afectados por la crisis sanitaria. En España esta solución no pasa por una cláusula legal, a diferencia de la mayoría de los países europeos, sino que la misma es judicial e interpretada mediante una jurisprudencia actual poco aperturista a su aplicación.

La necesidad de que la cláusula sea legal queda patente. Puede ayudar a las nuevas realidades socioeconómicas y contractuales surgidas. Esta intenta encontrar una situación de equilibrio, más que de resultado por una de las partes, siendo lo propio de las resoluciones contractuales. Aunque la cláusula *rebus sic stantibus* tampoco parezca la manera más adecuada y justa para el consumidor, al cual incluso se le impiden ciertos derechos ya adquiridos en nuestro ordenamiento jurídico.

VII. Podría decirse, como se ha comentado en el trabajo por académicos, que el artículo es una suerte de financiación de las compañías aéreas, a las que se les otorga margen de recuperación, para reinvertir las cantidades debidas.

Pero, también podría decirse que es un intento desesperado por asimilarse a las interpretaciones realizadas desde Europa, mediante la cláusula *rebus sic stantibus*, evitando la resolución inmediata de los contratos afectados por la Covid-19 y promoviendo acuerdos.

## BIBLIOGRAFÍA:

- ALEJANDRE GARCÍA-CEREZO F.M., LUNA YERGA. A. y XIOL BARDAJÍ.M.: Crisis económica y cláusula rebus sic stantibus: ¿cambio de vía en la jurisprudencia reciente del TS? Comentario de la Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo, de 17 de enero de 2013. *RJ 2013\1819, Revista Aranzadi Doctrinal*, N° 3/2013 (junio)
- ÁLVAREZ ROYO-VILLANOVA, S.: “Pandemia, fuerza mayor y cláusula *rebus sic stantibus* a la luz de la Jurisprudencia”, *Diario La Ley*, Sección doctrina, N.º 9619, 23 de abril de 2020, páginas 1-10. Disponible en: <https://bit.ly/3haLRf6>
- ÁLVAREZ VIGARAY, R.: *La resolución de los contratos bilaterales por incumplimiento*, 4ª Edición, Editorial Comares, Granada, 2009. ISBN: 978-84-9836-570-2.
- BERCOVITZ ÁLVAREZ, G.: “Contratación del transporte y la navegación”. En N. MORALEJO INVERNÓN y S. QUICIOS MOLINA (coords.), “*Tratado de Contratos. Tomo V*”. Editorial Tirant lo Blanch, Valencia, 2013.
- BERMÚDEZ BALLESTEROS, M.: “¿Deben las compañías aéreas de bajo precio garantizar el derecho del usuario a desistir del vuelo contratado on-line?” *Revista CESCO de Derecho de Consumo* N° 2/2012. Páginas 46 – 54. Disponible en: <http://www.revista.uclm.es/index.php/cesco>
- BLASCO GASCÓ, F.: *Manuales de Derecho Civil y Mercantil*, 1ª Edición, Editorial Tirant lo Blanch, Valencia, 2017.
- CARBALLO FIDALGO, O.: “El derecho de reembolso por la cancelación de viajes ante la circunstancia imprevisible y extraordinaria de pandemia global por Covid-19.” *Noticias jurídicas*, 2020. Disponible en: <https://bit.ly/3k4bBvd> [fecha de consulta: 22 de julio de 2020].
- CARRASCO PERERA, A.: “Este bucle es intrincado. El art. 36.1 Real Decreto Ley 11/2020 para por tercera vez por la peluquería del BOE” *Publicaciones jurídicas Centro de Estudios de Consumo (CESCO)*, 2020 Disponible en: <https://bit.ly/2R8OO57> [fecha de consulta: 30 de junio de 2020]
- CARRASCO PERERA, A.: “Permíteme que le cuente la verdad sobre la covid-19 y la fuerza mayor” *Publicaciones jurídicas Centro de Estudios de Consumo (CESCO)*, 2020. Disponible en: <https://bit.ly/3hdxzF> [fecha de consulta: 4 de julio de 2020]

- CASTELLS SOMOZA, C: “La respuesta de la comisión europea a la cancelación de viajes por la covid-19: hagamos atractivos los bonos” *Publicaciones jurídicas Centro de Estudios de Consumo (CESCO)*, 2020. Disponible en: <https://bit.ly/2ZmKxzF> [fecha de consulta: 4 de julio de 2020]
- CASASOLA DÍAZ. J. M.<sup>a</sup>: “Clausulas y vinculaciones contractuales” SAN JUAN Y MUÑOZ (Coordinador) *Contratos y negocios afectados por la normativa del estado de alarma*. 1ª Edición, Editorial Tirant lo Blanch, Valencia, 2020.
- CLEMENTE MEORO, M.E.: *La resolución de los contratos por incumplimiento: presupuestos, efectos y resarcimiento del daño*, Editorial Bosch, Barcelona, 2009. ISBN:978-84-9790-443-8
- CLEMENTE MEORO, M.E. y SERRA RODRÍGUEZ, A.: “Los efectos del incumplimiento” DE VERDA Y BEAMONTE. J. R.: *Derecho civil II (Obligaciones y contratos)* 4ª Edición, Editorial Tirant lo Blanch, Valencia, 2019.
- DEL SAZ DOMINGUEZ, L.: “Los pasajeros de vuelos cancelados por coronavirus pueden solicitar el reembolso de sus billetes” *Publicaciones jurídicas Centro de Estudios de Consumo (CESCO)*, 2020 Disponible en: <https://bit.ly/3igYs1F> [fecha de consulta: 12 de julio de 2020.]
- DEL SAZ DOMINGUEZ, L.: “Consumo interpone acción de cesación contra 17 aerolíneas por ocultar a los pasajeros de vuelos cancelados por el coronavirus la opción de reembolso” *Publicaciones jurídicas Centro de Estudios de Consumo (CESCO)*, 2020 Disponible en: <https://bit.ly/3m0tNrw> [fecha de última consulta: 12 de julio de 2020.]
- FERRER TAPIA, B.: *El Contrato De Transporte Aéreo De Pasajeros*, Editorial Dykinson, Madrid, 2013.
- GUERRERO LEBRÓN, M.J.: *La responsabilidad contractual del porteador aéreo en el transporte de pasajeros*, Editorial Tirant lo Blanch, Valencia, 2005.
- HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, A.: “El contrato de transporte aéreo de pasajeros: algunas consideraciones sobre competencia Judicial internacional y derecho aplicable” *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol. 3, Nº 1, páginas 179-194, 2011. Disponible en: <https://e-revistas.uc3m.es/index.php/CDT/article/view/1073/391>
- LACRUZ BERDEJO, J.L: *Elementos de Derecho Civil II, Derecho de obligaciones, parte general, teoría general del contrato*. Volumen 1, 5ª Edición, Editorial Dykinson, Madrid, 2011.

- LASARTE ÁLVAREZ, C.: *Manual sobre protección de consumidores y usuarios*, 6ª Edición, Editorial Dykinson, Madrid, 2014.
- MARÍN LÓPEZ, M. J.: “Efectos del COVID-19 en los contratos con consumidores: el artículo 36 Real Decreto Ley 11/2020”, *Publicaciones jurídicas Centro de Estudios de Consumo (CESCO)*, 2020. Disponible en: <https://bit.ly/3ie6Fnc> [fecha de consulta: 23 de mayo de 2020.]
- MARTÍNEZ DE AGUIRRE ALDAZ, C.; DE PABLO CONTRERAS, P.; PÉREZ ÁLVAREZ, M.A.; PARRA LUCÁN, M. A.: *Curso de derecho de obligaciones (II). Derecho de obligaciones*. 4ª Edición, Editorial Colex, Madrid, 2014.
- MARTÍNEZ DE QUEL MORENO, I.: «Imposibilidad sobrevenida liberatoria: concepto y consecuencias», *REDUR (Revista electrónica del departamento de derecho de Universidad de La Rioja) N° 13*, diciembre 2015, páginas 307-333. DOI: <https://doi.org/10.18172/redur.4184>
- ORTÍ VALLEJO, A: *El riesgo contractual en los contratos privados tras el COVID-19: Análisis, problemática y soluciones* Editorial Tirant lo Blanch, Valencia, 2020.
- SÁNCHEZ BARTOLOMÉ, J.M.: “Revisión actualizada del contrato de transporte aéreo de pasajeros” Tesis Doctoral, Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 2015
- SÁNCHEZ CALERO, F.J.: *Curso de Derecho Civil II. Derecho de obligaciones, contratos y responsabilidad por hechos ilícitos*. 7ª Edición, Editorial Tirant lo Blanch, Valencia, 2014.
- SÁNCHEZ GARCÍA, Jesús: “Comentarios artículo 36 del RDL 11/2020 sobre el derecho de resolución de determinados contratos sin penalización por parte de los consumidores y usuarios.” *Abogacía Española consejo general*, 2020. Disponible en: <https://bit.ly/3ienoqz> [4 de julio de 2020]
- SIERRA NOGUERO, E.: *Manual de Derecho Aeronáutico*, Editorial Tirant lo Blanch, Valencia, 2020.
- SERRANO DE NICOLÁS, A.: “Fuerza mayor y clausula *rebus sic stantibus* entre la imposibilidad sobrevenida y la excesiva onerosidad por el confinamiento derivado del Covid-19.” *Diario La Ley*, Sección Tribuna, N° 9625, 5 de Mayo de 2020. Disponible en: <https://bit.ly/33csSeV> [fecha de consulta: 10 de julio de 2020]

## **LEGISLACIÓN:**

ESPAÑA, Constitución Española. «BOE» Núm. 311, de 29/12/1978.

ESPAÑA, Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código. Civil. Ministerio de Gracia y Justicia. «Gaceta de Madrid» Núm. 206, de 25/7/1889

ESPAÑA, Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea «BOE» Núm. 176, de 23/07/1960.

EUROPA, Reglamento (UE) n° 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen 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) n° 295/91.

ESPAÑA, Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria «BOE» Núm. 67, de 14/03/2020.

ESPAÑA, Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes complementarias en el ámbito social y económico para hacer frente al COVID-19. «BOE» Núm. 91, de 01/04/2020.

## **JURISPRUDENCIA:**

### **Tribunal Justicia Unión Europea**

Tribunal Justicia Unión Europea (Sala Tercera). Caso Denise McDonagh contra Ryanair Ltd. Asunto (C-12/11) Sentencia 31 de enero de 2013

### **Tribunal Supremo**

España, Tribunal Supremo (Sala Primera de lo Civil) Sentencia N.º 129/2001 de 20 febrero (N.º Recurso 680/1996)

España, Tribunal Supremo (Sala Primera de lo Civil) Sentencia N.º Resolución 383/2002 de 30 abril (N.º Recurso 3431/1996)

España, Tribunal Supremo (Sala Primera de lo Civil) Sentencia N.º 333/ 2014 de 30 de junio (N.º Recurso 2250/2012)

España, Tribunal Supremo (Sala Primera de lo Civil) Sentencia N.º 156/2020 de 6 de marzo (N.º Recurso 2400/2017)

### **Audiencia Provincial**

España, Audiencia Provincial (Sección 5ª) Sentencia N.º 325/2011 de 6 julio (Auto N.º 99/2010)