

1.6. Responsabilidad Civil

¿Ha dejado la fuerza mayor de ser una causa de exoneración para las compañías aéreas?

Has force majeure ceased to be a cause of exoneration for airlines?

por

JUAN DUEÑAS MARTÍNEZ

Profesor ayudante-doctor en la Universidad Rey Juan Carlos.

Miembro del Grupo de investigación de alto rendimiento en Responsabilidad Civil Extracontractual de la Universidad Rey Juan Carlos.

RESUMEN: En abril de 2024 se conoció la condena impuesta a la compañía aérea Vueling, obligada a indemnizar a los pasajeros de un vuelo cancelado pese a que el tribunal apreció la existencia de fuerza mayor. Este pronunciamiento podría implicar un cambio significativo en el esquema tradicional de la responsabilidad civil en España. El presente trabajo analiza si la fuerza mayor sigue exonerando a las compañías aéreas o si, por el contrario, en el transporte aéreo de pasajeros opera un sistema de responsabilidad objetiva pura, ajeno al ordenamiento jurídico español. Para abordar esta cuestión, se examinan, en primer lugar, los elementos configuradores de la responsabilidad civil en la navegación aérea; en segundo término, las normas que regulan la fuerza mayor en España, tanto con carácter general como en el ámbito específico del transporte aéreo, con especial atención a la normativa comunitaria e internacional; en tercer lugar, se estudian las resoluciones judiciales más recientes; y, finalmente, se ofrece una respuesta a la pregunta que vertebra este trabajo.

ABSTRACT: In April 2024, the court issued a ruling against Vueling, which was ordered to compensate passengers on a canceled flight despite the court finding force majeure. This ruling could imply a significant change in the traditional framework for civil liability in Spain. This paper analyzes whether force majeure continues to exonerate airlines or, on the contrary, a system of pure strict liability operates in air passenger transport, alien to the Spanish legal system. To address this issue, we first examine the elements that shape civil liability in air navigation; second, we examine the rules governing force majeure in Spain, both generally and in the specific field of air transport, with particular attention to EU and international regulations; third, we

study the most recent court rulings; and, finally, we offer an answer to the question at the heart of this paper.

PALABRAS CLAVE: Fuerza mayor. Responsabilidad civil. Transporte aéreo de pasajeros. Obligaciones y contratos.

KEYWORDS: *Force majeure. Civil liability. Passenger air transport. Obligations and contracts.*

SUMARIO: I. INTRODUCCIÓN.—II. LOS ELEMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN LA NAVEGACIÓN AÉREA.—III. LAS CAUSAS DE EXONERACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL.—IV. ANÁLISIS DE CASOS. 1. Los casos de cancelaciones o retrasos por circunstancias humanas externas al transportista. 2. Los casos de cancelaciones o retrasos por causas climatológicas. 3. Los casos de cancelaciones o retrasos por el impacto de un ave. 4. EL COVID-19 COMO CAUSA EXTRAORDINARIA.—V. TOMA DE POSTURA.—VI. BIBLIOGRAFÍA.—VII. RESOLUCIONES ANALIZADAS EN EL TRABAJO. 1. SENTENCIAS DE JUZGADOS NACIONALES CITADAS EN EL TRABAJO. 2. SENTENCIAS DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA.

I. INTRODUCCIÓN

En la actualidad, uno de los mayores placeres de los ciudadanos es viajar, siendo el avión uno de los medios más utilizados; según los datos¹, en España, en el año 2023 hubo 283 millones de pasajeros que realizaron un viaje en avión. Esta cuestión provoca que el transporte aéreo cuente con una regulación específica que proteja los derechos de los pasajeros, frente a posibles retrasos o cancelaciones de su vuelo. Esta cuestión ha sido regulada por dos normas supranacionales, por un lado, los Convenios de Varsovia de 12 de octubre y el de Montreal de 28 de mayo de 1999² y, por otro, una norma comunitaria, el Reglamento (CE) 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 embarque³ y de cancelación o gran retraso de los vuelos. La aplicación de una u otra norma, dependerá del aeropuerto de origen del vuelo o, en los casos de vuelos con destino a un territorio comunitario, si el transportista encargado es comunitario; es decir, si el vuelo tiene su origen en un aeropuerto de la Unión Europea se aplicará el Reglamento (CE) n° 261/2004 [de acuerdo con su art. 3 (ámbito de aplicación)]; mientras que, si el origen del vuelo es un país no comunitario, aunque el destino sí lo sea, salvo que el transportista sea comunitario, serán de aplicación el Convenio de Montreal de 1999⁴.

A este respecto, cabe apuntar que la aplicación de la norma comunitaria facilita la reclamación de los pasajeros al reconocer un automatismo en las indemnizaciones en caso de retraso o cancelación del vuelo; ya que el Reglamento establece unas cuantías indemnizatorias para estos casos [art. 7 (Derecho a compensación)]. Estos derechos de compensación de los pasajeros deben considerarse derechos de mínimos, pudiendo los usuarios acreditar perjuicios mayores⁵; sin embargo, los tribunales españoles han negado el automatismo en las indemnizaciones cuando se aplica el Convenio de Montreal de 1999, debiendo los consumi-

dores probar los daños acaecidos, y negando la reclamación de los actores que se limiten a aplicar los conceptos compensatorios del art. 7 del Rg (CE) 261/2004, sin acreditar los daños sufridos por el retraso o la cancelación del vuelo (SAP Madrid (Sección 28ª) 113/2024 de 9 de abril). No se presume la existencia del daño, sino que el demandante debe probarlo en juicio⁶.

En el caso de indemnizaciones ocasionadas como consecuencia de los vuelos nacionales será de aplicación el art. 94 de la Ley de Navegación Aérea (LNA), junto con el mencionado Reglamento 261/2004; según el art. 94 LNA, “cuando el viaje se suspenda o retrase por causa de fuerza mayor o razones meteorológicas que afecten a la seguridad del mismo, el transportista quedará liberado de responsabilidad, devolviendo el precio del billete”. Si bien, en la actualidad la Ley de Navegación Aérea solo regula actualmente el transporte aéreo de mercancías de carácter nacional [SAP A Coruña, Sección 4ª, Sentencia 110/2025 de 24 Feb. 2025. (JUR\2025\88364)]⁷. En relación, con el resto de las situaciones que pueden originar la cancelación del transporte, la Ley de Navegación Aérea no señala nada al respecto⁸. De esta forma, en caso de que la cancelación del vuelo sea debida a otras causas, se aplicarán las reglas generales de la responsabilidad civil⁹; si bien, de acuerdo con el principio prioritario de aplicación de la normativa internacional¹⁰, es normal la invocación de la normativa internacional, en especial, del Reglamento 261/2004.

De las muchas controversias que pueden surgir en los incumplimientos contractuales entre las compañías y los pasajeros, en este trabajo, vamos a centrarnos en analizar los incumplimientos en el contrato de transporte debido a causas meteorológicas. Destaco como ejemplo, el caso seguido por el Juzgado de Primera Instancia e Instrucción nº 3 de Gavá (Barcelona), en noviembre de 2023¹¹, el órgano judicial ha condenado a Vueling a indemnizar a dos pasajeros con una suma total de 1.031,98 euros, debido a los perjuicios generados por el retraso de su vuelo, llegando los pasajeros con 12 horas de retraso a su destino; el vuelo que debía realizar el trayecto Barcelona-Keflavik (Islandia)¹² fue cancelado por causas meteorológicas, siendo los pasajeros trasladados en un vuelo alternativo. Esta línea jurisprudencial puede verse también en la Sentencia de la Audiencia Provincial de Asturias (Sección 4ª) núm. 27/2024 de 25 de enero (JUR\2024\120953), en la que también fue parte demandada la compañía Vueling. Ambas resoluciones nos conducen al estudio de las causas de exoneración en el transporte aéreo de viajeros y, en especial, a la cuestión de si la cancelación de un vuelo por causas meteorológicas debe considerarse como una causa de exoneración de la responsabilidad del transportista o no.

II. LOS ELEMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN LA NAVEGACIÓN AÉREA

La obligación del transportista aéreo tiene su origen en el contrato que realiza con el pasajero (art. 1089 CC). Como señala el art. 1091 CC las obligaciones que nacen de los contratos tienen fuerza de ley entre los contratantes y deben ser cumplidos en los términos pactados; por tanto, el primer elemento deberá ser que exista un contrato válido entre el transportista y pasajero.

El segundo elemento será que exista un daño resarcible. El daño es un elemento esencial en la responsabilidad civil, sin daño podremos hablar de que exista responsabilidad administrativa o penal de la compañía aérea, pero nunca de la existencia de responsabilidad civil. En la navegación aérea, los perjuicios se producen fruto de un incumplimiento contractual (cancelación del vuelo o denegación del embarque), un cumplimiento defectuoso (retraso del vuelo), además de otros posibles menoscabos que puedan sufrir los pasajeros como son los perjuicios físicos, morales o incluso en los casos de mayor fatalidad el fallecimiento del pasajero.

El tercer elemento será la existencia de relación de causalidad entre el mencionado daño y el cuarto elemento que es la acción u omisión que ha causado el perjuicio; en resumen, debe existir un nexo causal entre el perjuicio padecido por el pasajero y el comportamiento de la compañía aérea. La causalidad tendrá que ser natural y jurídica.

Por último, deberá determinarse que existe un título de imputación subjetiva, siendo la responsabilidad civil en la navegación aérea una responsabilidad por culpa presumida. El transportista podrá exonerarse probando que actuó como un buen padre de familia (art. 1.104 CC); es decir, que hizo todo lo necesario para evitar que se produjera el evento dañoso.

En los casos que analizaremos en este trabajo, la obligación consistirá en el cumplimiento del contrato de transporte aéreo de personas. Según BERCOVITZ ÁLVAREZ, esta relación contractual consistirá en el compromiso de una parte, denominada transportista, a trasladar “a un pasajero y su equipaje a un destino distinto del de partida de la aeronave, en una fecha y horario concreto y asumiendo igualmente la obligación de asistirle¹³ y velar por su integridad personal y la de su equipaje mientras está a su cargo”¹⁴. Como señala FERRER TAPIA¹⁵, el transporte aéreo puede calificarse como un medio de transporte básico que sirve para garantizar el derecho de los ciudadanos a la libre circulación de personas¹⁶.

El contrato de transporte aéreo de viajeros es un contrato de obra cuyas peculiaridades son que es bilateral, oneroso, de resultado y consensual¹⁷. El pasajero deberá pagar el precio, mientras que el transportista se compromete a llevarle a su destino junto con su equipaje en el momento acordado, siendo el plazo de inicio y llegada del transporte un elemento esencial del contrato¹⁸; el acuerdo de transporte es una obligación de resultado e implica el incumplimiento de la obligación del transportista, cuando no se haya logrado el objeto del contrato (contrato de obra)¹⁹; los sujetos del contrato son el pasajero y el transportista²⁰.

Una práctica común en el transporte aéreo de viajeros es que el vuelo contratado sea operado por otro transportista que será el encargado de realizar el vuelo, en estos supuestos, el art. 2.5 del Reglamento 261/2004 establece la responsabilidad solidaria de ambos transportistas; si bien, en los casos en los que sea de aplicación el art. 40 del Convenio de Montreal, el “transportista contractual” queda obligado respecto de todo el transporte previsto en el contrato, mientras que el “transportista de hecho” queda sólo comprometido con respecto al transporte que realiza.

Un elemento propio del contrato de transporte aéreo de viajeros es su articulación como un contrato de adhesión²¹. Este tipo de acuerdos tienen la peculiaridad de formularse para una generalidad de posibles contratantes, circunstancia

que provoca que sus cláusulas sean condiciones generales que no variaran para quienes quieran formar parte de ellos, en estos casos, los pasajeros. Cabe señalar que los pasajeros o consumidores van a ser la parte débil del contrato; para poder protegerlos, el legislador español promulgó la Ley 7/1998, de 13 de abril, sobre condiciones generales de la contratación que en esta materia ha sido aplicada en varias ocasiones por nuestros tribunales para salvaguardar los derechos de los pasajeros. Así, por ejemplo, la Audiencia Provincial de Granada declaró nula por abusiva una cláusula que solía introducir la compañía Ryanair, según la cual la compañía aérea no se responsabiliza del establecimiento de vuelos de enlace ni de las pérdidas o los gastos ocasionados en caso de que el pasajero no pueda efectuar el enlace programado (SAP Granada 9 de marzo de 2010). Otra cláusula abusiva que solía introducir la compañía irlandesa en sus contratos de adhesión era la sumisión por parte de las partes a los tribunales y las leyes irlandesas, en el caso de existir alguna controversia entre Ryanair y los consumidores, así lo ha declarado la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo en la Sentencia 554/2021 de 20 Jul. 2021, Rec. 5168/2017. (RJ\2021\3582). Además, debemos señalar como importantes aspectos del contrato de transporte aéreo de pasajeros ha sido regulado por normas imperativas²², bien a nivel nacional (Ley 48/1960 de 21 de julio de Navegación aérea); bien por medio de Convenios Internacionales (Convenio de Varsovia de 1929 y Convenio de Montreal de 1999); y en los últimos años por medio de las Normas de la Unión Europea que protegen a los usuarios (Reglamento (CE) 2027/1997 del Consejo de 9 de octubre de 1997, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje, o el Reglamento (CE) 261/2004 del Parlamento Europeo 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)²³.

Hoy en día, la protección de los pasajeros resulta imprescindible para luchar contra las posibles conductas lesivas que puedan menoscabar sus derechos por parte de las compañías aéreas; en este sentido, desde hace más de diez años algunas compañías low cost cobran a los pasajeros por el equipaje de mano, siendo una práctica abusiva y contraria a la legalidad tal y como ha establecido la jurisprudencia comunitaria STJUE de 18 de septiembre de 2014, asunto C-487/12 (Vueling Airlines, S.A. contra el Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia)²⁴. La continuidad en esta práctica lesiva para los derechos de los pasajeros ha provocado que en el año 2024 (diez años después de la STJUE de 18 de septiembre de 2014), el Ministerio de Consumo de España haya sancionado a las aerolíneas Ryanair, Vueling, EasyJet, Volotea y Norwegian con la millonaria multa de 179 millones de euros por no respetar los derechos de los usuarios²⁵. Además, han sido muchos los usuarios que han reclamado el importe que les habían hecho pagar por la maleta de mano y han ganado el pleito, véase la Sentencia del Juzgado de Primera Instancia e Instrucción N.º 4 de Ciudad Real, 122/2025 de 7 de abril 2025, Rec. 1058/2024, (JUR\2025\203488). De igual forma, la jurisprudencia ha considerado abusiva, la práctica de las compañías aéreas tendente a la cancelación del vuelo de vuelta del pasajero si no ha tomado el vuelo de ida, en aquellos casos en los que el cliente comprara un billete de ida y vuelta [SAP Madrid (Sección 25ª) 177/2025 de 2 Jun. 2025, Rec. 527/2024. (JUR\2025\198368)].

Otra facultad que se garantiza a los pasajeros es el derecho de información [art. 14 del Reglamento 261/2004 (Obligación de informar a los pasajeros de sus derechos)]. La norma comunitaria exige a las compañías aéreas, el deber de tener en el mostrador de facturación hojas de información a disposición de los usuarios; en impresos deben aparecer los derechos de los pasajeros en casos de cancelación, retraso o denegación de embarque, y que, además, en el caso de que se produzcan, las compañías aéreas deberán informar a los pasajeros del motivo y poner a su disposición la información sobre las normas de compensación y asistencia que el Reglamento 261/2004 recoge para estos casos, así como la información sobre el órgano administrativo encargado de velar por el cumplimiento de la citada norma comunitaria²⁶. Por su parte, el Reglamento 261/2004 establece el nombramiento en cada Estado de la Unión Europea de un órgano administrativo encargado de velar por el cumplimiento de la norma comunitaria en su territorio (art. 16.1); mientras que el art. 16.2 del Reglamento 261/2004 establece la posibilidad en favor del pasajero de reclamar ante el organismo designado, en caso de producirse un incumplimiento en el contrato de transporte.

Por otra parte, el derecho de asistencia a los pasajeros, por parte de las compañías aéreas, requerirá de mayores estándares de cuidado en aquellos casos en los que se produzcan situaciones no previstas por los usuarios. Así, en los casos de denegación de embarque por overbooking o cancelación del vuelo, las compañías aéreas deberán ofrecer a los pasajeros de forma gratuita: 1) comida y bebida suficientes en relación con el tiempo de espera; 2) hotel, en caso de que sea necesario que los pasajeros pernocten hasta que puedan llegar a su destino; 3) transporte para llegar al hotel; 4) ayuda con la comunicación²⁷ (al menos dos llamadas telefónicas, acceso al correo electrónico, etc.).

No obstante, nos encontramos con un tipo de obligación que presenta una serie de peculiaridades que la hacen especial y compleja; así interpretar el contrato de transporte aéreo de pasajeros, como una obligación de resultados, identificando una parte contratante más débil, afectará a la hora de estudiar las causas de exoneración de la obligación por parte de las compañías aéreas.

En el siguiente apartado, analizaré las causas de exoneración respecto a la responsabilidad civil, primero en general y, después, en particular de este sector, objeto de análisis de este trabajo.

III. LAS CAUSAS DE EXONERACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL

Una vez analizados los elementos de la responsabilidad civil, debemos centrarnos en aquellos supuestos en los que el agente puede exonerarse de su obligación de reparar el daño, debido a la contribución al daño de elementos extraños; me refiero a las denominadas causas de exoneración de la responsabilidad civil que, como enumera YZQUIERDO TOLSADA en su obra²⁸, son “el caso fortuito o la fuerza mayor²⁹, el hecho de un tercero o la acción de la propia víctima”.

Las causas de exoneración variarán en función del título de imputación; si bien, todas ellas van a suponer que la alteración del cumplimiento de la obligación se deba a la aparición de un evento extraño e imprevisible, o que, siendo un suceso previsible, sea inevitable para el agente dañoso³⁰. De esta forma, en el caso de la

responsabilidad subjetiva o por culpa, las causas de exoneración son la falta de prueba de la culpa del agente dañoso, además de la fuerza mayor, el caso fortuito, la intervención de tercero, la asunción del riesgo por la víctima³¹ y la culpa exclusiva de la víctima; así el art. 1182 CC exonera al deudor contractual si la prestación se hace imposible sin concurrir culpa ni mora del deudor³². En segundo lugar, en el caso de la responsabilidad denominada cuasiobjetiva o subjetiva objetivada, las causas de exoneración serán las mismas que en el caso anterior, pero en este caso será el agente que ha causado el daño, quien deba de probar que no ha existido culpa en su actuación, además se le reclamará al agente dañoso una diligencia especial, de acuerdo con el riesgo específico de la actividad³³. Por último, en el caso de la responsabilidad objetiva u objetiva atenuada³⁴, como hemos visto, en estos casos, será el propio legislador quien determine que, en ese concreto sector, la responsabilidad civil será objetiva o sin culpa, apareciendo en la propia norma las causas de exoneración³⁵.

Por lo general, las causas de exoneración serán la fuerza mayor, la culpa exclusiva de la víctima, el hecho de tercero y la asunción del riesgo; en cambio, no será causa de exoneración en la responsabilidad objetiva el caso fortuito, al ser el riesgo típico cubierto por la responsabilidad objetiva³⁶. En relación con el caso fortuito o la fuerza mayor, me parece interesante la reflexión que realiza ATAZ LÓPEZ³⁷, según este autor, en la mayoría de los casos, ambos términos se pueden utilizar indistintamente³⁸, siendo complicada su diferenciación. Esto se debe a que, en los supuestos de responsabilidad civil por culpa, tanto la fuerza mayor como el caso fortuito exonerarán al responsable al eximirle de culpa; sin embargo, sí es preciso diferenciarlos en los casos de responsabilidad civil objetiva, dado que en estos casos se responderá aun existiendo caso fortuito (riesgo de la actividad), pero no en los casos de fuerza mayor. Así, por ejemplo, el art. 1905 CC, responsabilidad civil objetiva del dueño o poseedor del animal, exonera por fuerza mayor y no por caso fortuito (SSTS 15 de marzo de 1982 y 28 de abril de 1983), por ello en los casos de responsabilidad civil objetiva debemos distinguir uno y otro concepto. Según el mencionado civilista, por fuerza mayor debemos “entender un suceso externo a la conducta del sujeto y que no tenga relación con el riesgo que fundamenta el establecimiento del sistema de responsabilidad civil objetiva de que se trate”³⁹. Por su parte, YZQUIERDO TOLSADA, citando al jurista germano-ruso VON TUHR, ha sostenido que “la fuerza mayor es el evento imprevisible que tiene lugar desde el exterior de la actividad del deudor. Pero los acontecimientos que componen el concepto de caso fortuito suelen ser tenidos en cuenta en el curso normal de la vida: se confía en que no sucedan, pero son algo inevitable, pero forman parte del círculo de actividades del deudor”. Aquí los autores matizan la diferencia entre el riesgo externo a la actividad (fuerza mayor) o el riesgo intrínseco a la actividad (caso fortuito). La fuerza mayor será una causa de exoneración presente en todos los sistemas de responsabilidad, en caso contrario, si hiciéramos responsable al causante del daño, incluso en el caso de que el daño estuviera provocado por factores externos e imprevisibles nos encontraríamos ante un sistema de responsabilidad objetiva puro. En relación con las causas de exoneración en la responsabilidad civil objetiva, la autora ÁLVAREZ OLALLA ha señalado que cuando concurren una de estas situaciones o causas, no se ha producido el “riesgo típico” que protege la norma objetiva. Esta autora afirma

que en estos casos “no se dan los requisitos necesarios para que se desencadene la responsabilidad objetiva”⁴⁰. Por su parte, el hecho de tercero será una causa de exención de la responsabilidad civil, en aquellos casos en los que la actuación del tercero modifique el curso causal, sin que su actuación se encuentre predeterminada por la actuación del agente, no pudiendo aplicarse esta causa de exoneración cuando el agente se valió del tercero como instrumento para la realización del menoscabo⁴¹. Por último, debe estudiarse la actuación de la víctima como causa de exoneración de la responsabilidad civil, tanto en los casos de asunción del riesgo de la víctima en “actividades dañosas intrínsecamente peligrosas”⁴², como en los casos de culpa exclusiva de la víctima, de acuerdo con la norma especial que regule cada materia⁴³.

Si bien, no es el objeto de esta investigación, debemos señalar que el Código Civil establece la exoneración, por causas de caso fortuito o fuerza mayor, de los conductores por la pérdida o avería que pueden sufrir los objetos que transporta (art. 1602 CC). A este respecto, ALBIEZ DOHRMANN⁴⁴ ha mantenido que los artículos 1601 y 1602 del Código civil suponen una excepción a las normas generales de la responsabilidad civil contractual (arts. 1101 y ss. CC), al no mencionar el título de imputación de la culpa como presupuesto de responsabilidad del conductor. Por su parte, ATAZ LÓPEZ ha sostenido que la exoneración de responsabilidad civil que realiza el art. 1602 CC debe conectarse con el principio establecido en el art. 1183 CC: “si la cosa debida (en este caso la cosa transportada) se pierde —o deteriora— en poder del deudor, responderá por ello salvo que pruebe su no culpa”⁴⁵.

El sistema de responsabilidad, para los casos de compensación y asistencia de viajeros por retrasos o cancelación de vuelos [Reglamento (CE) 261/2004], es un sistema de responsabilidad civil objetiva y directa⁴⁶. En relación con el transporte de viajeros en avión, las normas supranacionales han previsto la exoneración del transportista en dos supuestos: 1) Si cancela el transporte cumpliendo los plazos de cancelación y ofrece a los usuarios un transporte alternativo que cumpla las pretensiones de los pasajeros afectados (art. 5.1 c) Reglamento 261/2004)⁴⁷, informando⁴⁸ de la cancelación correctamente a los consumidores (art. 7.2)⁴⁹; 2) si el transportista consigue probar que no tuvo posibilidad de evitar el daño del pasajero. Esta segunda posibilidad, objeto de estudio de este trabajo, aparece recogida tanto en el Convenio de Montreal de 1999⁵⁰, como el Reglamento UE 261/2004.

En primer lugar, el Convenio de Montreal de 1999 en sus artículos 19 y 20⁵¹ recoge la exoneración del transportista, cuando actuando con la diligencia exigible, no puede evitar el daño; según el mencionado art. 19, “el transportista no será responsable del daño ocasionado por retraso si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias⁵² para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y a otros, adoptar dichas medidas”. Además, el transportista quedará exonerado por la culpa exclusiva de la víctima⁵³ de forma total⁵⁴ o de forma parcial por la culpa concurrente del usuario⁵⁵, por ejemplo, en el caso de que el pasajero invada la pista que estaba correctamente señalizada⁵⁶.

En segundo lugar, el art. 5.3 del Reglamento UE 261/2004 establece que “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 hu-

bieran tomado todas las medidas razonables”. La expresión “circunstancias extraordinarias” que utiliza el Reglamento 261/2004, debemos interpretarla en un sentido similar a nuestro art. 1.105 CC, el precepto que contiene la figura de la fuerza mayor.

Según el art. 1.105 CC, “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, fueran inevitables”; la doctrina civil ha relacionado este precepto del Código Civil con la “no-culpa”⁵⁷ (caso fortuito) o la no-causa (fuerza mayor)⁵⁸; al respecto, el civilista ATAZ LÓPEZ ha defendido que, en los casos de responsabilidad civil objetiva, la apreciación de fuerza mayor implica la ruptura del nexo causal, de forma que no pueda atribuirse el daño al agente demandado, sino al suceso que se califique como fuerza mayor.

Así las cosas, cuando el Reglamento 261/2004 utiliza la palabra “extraordinario” quiere decir aquellos daños exteriores e inevitables⁵⁹. Merece la pena aclarar, que para apreciar que existe fuerza mayor, lo inevitable no es el suceso (la lluvia intensa, la niebla, la huelga, etc.), sino el daño, dado que en numerosas ocasiones se puede prevenir; de esta forma, en la jurisprudencia civil encontramos resoluciones en las que no se ha determinado que existiera fuerza mayor, a pesar de que el daño se produjo fuertes rachas de viento⁶⁰ o por el desbordamiento de un río⁶¹.

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en las Sentencias 4 de mayo de 2017, (asunto C-315/15) y de 13 de junio de 2024 (asunto C-385/23), establece que pueden calificarse de circunstancias extraordinarias, según el artículo 5.3, del Reglamento 261/2004, “los acontecimientos que, por su naturaleza o su origen, no sean inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado y escapen al control efectivo de éste (véanse, en este sentido, las sentencias de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, apartado 23; de 31 de enero de 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, apartado 29, y de 17 de septiembre de 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, apartado 36)”. A su vez, la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha realizado una interpretación de la exoneración del transportista recogida en el art. 5.3 del Reglamento 261/2004. En tal sentido, el Alto Tribunal Europeo ha establecido que el transportista aéreo no tendrá que compensar a los pasajeros, si el obligado puede probar que el retraso o la cancelación producido “se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado las medidas razonables, es decir, circunstancias que escapen al control efectivo del transportista” [STJUE de 19 de noviembre de 2009 (Asuntos acumulados C-402/07, Bock y Lepuschitz vs. Air France)]. Así, no toda concreción de una “circunstancia extraordinaria” va a provocar la exoneración del transportista, pues se deberá probar que se tomaron las “medidas razonables” por parte del obligado. A este respecto, debemos acudir a la interpretación jurisprudencial del Tribunal de Justicia de la Unión Europea que podemos ver en las SSTJUE de 22 de diciembre de 2008; 12 de mayo de 2011 (a. C-294/10); 4 de mayo de 2017 (Petková y Petka, C-315/15); y 4 de abril de 2019 (C-501/17), resoluciones que han sido analizadas en la SAP Madrid (Sección 28ª) 963/2022, de 22 de diciembre.

Según estas resoluciones, el transportista deberá cumplir con tres obligaciones para quedar exonerado por la aparición de “circunstancias extraordinarias”; en primer lugar, el obligado debe haber tomado todas las medidas razonables que

hubieran evitado la cancelación o el retraso; en segundo lugar, las circunstancias extraordinarias, así como, “las medidas razonables” deberán ser probadas por quien se beneficie de ellas, es decir, por el transportista, punto encuentra también apoyo en el art. 217 LEC; en tercer y último lugar, el obligado debe probar que incluso utilizando todos los medios materiales, financieros y humanos disponibles, no podría haber evitado el retraso o la cancelación del vuelo. Como podemos observar, las normas relativas a la compensación por denegación de embarque, cancelación de vuelos o grandes retrasos, se realiza de acuerdo con el carácter pro consummatore⁶². A este respecto la Sección 4ª de la Audiencia Provincial de Vizcaya, en la Sentencia 1211/2022, de 20 de diciembre, ha establecido que “dicha prueba debe ir encaminada a acreditar no solamente que en las franjas horarias del vuelo de referencia existía en el aeropuerto de despegue o aterrizaje una determinada condición meteorológica que, en general, puede afectar a la seguridad de la navegación aérea, sino que, además, es preciso que la prueba vaya encaminada a acreditar que la condición meteorológica afectó de una manera concreta y específica al vuelo en cuestión y que la compañía demandada no podía hacer razonablemente nada para evitar el retraso o la cancelación. Este criterio de afectación concreta del vuelo no se colma con la mera indicación de que el vuelo en cuestión se retrasó o fue cancelado”. La resolución reclama un alto nivel de diligencia a la compañía aérea, circunstancia propia de un sistema de responsabilidad civil objetiva en la que la normativa ha trasladado el riesgo a quien obtiene el beneficio económico de la operación, es decir, al transportista. Esta circunstancia provoca que incluso en los casos de cancelación del vuelo por la concurrencia probada de circunstancias extraordinarias, la compañía aérea deberá realizar el reembolso del billete⁶³, si bien no deberá compensar a los pasajeros por la cancelación⁶⁴. En este punto surgen dos interpretaciones doctrinales, de un lado, la vinculación de la noción de “causas extraordinarias” con causas externas a la navegación aérea, siendo circunstancias que producirán la exoneración del transportista; mientras que las causas intrínsecas propias del hecho de la navegación aérea no producirán la exoneración del obligado⁶⁵. Por otro lado, MONFORT FERRERO ha sostenido que se debe distinguir entre los riesgos típicos de la navegación aérea como los fenómenos meteorológicos o atmosféricos que provocan cancelaciones de los vuelos y que pueden ser previsibles, de otros riesgos atípicos al desarrollo de la actividad que si deben ser calificados como causas de fuerza mayor y que sí provocarán la exoneración del transportista⁶⁶. Tal y como veremos en el análisis jurisprudencial, esta línea doctrinal es la acogida por la jurisprudencia más reciente, si bien, parece incompatible con el art. 14 del Reglamento (CE) 261/2004 que afirma que las causas meteorológicas pueden ser incompatibles con la navegación aérea. Si bien como hemos señalado, la carga de la prueba de la incompatibilidad recaerá en la compañía aérea que deberá aportar informes de los organismos meteorológicos que motiven la cancelación del vuelo. En relación con los retrasos o cancelaciones de vuelos provocadas por la congestión del tráfico aéreo, los transportistas no quedarán exonerados, al ser quienes se benefician de dicha circunstancia. Es por esta razón, por la que como señala FERRER TAPIA⁶⁷, las compañías no pueden alegar la congestión del tráfico aéreo como circunstancia que les exonere del pago de la obligación (SAP Vizcaya de 7 de febrero de 2005).

En este sentido, el transportista debe probar la fuerza mayor, es decir, la causa externa que origina el incumplimiento, así, como que intentó evitar el daño; la exoneración no vendrá porque pueda evitar la causa (la lluvia intensa, la huelga externa, etc.) que escapa de su control, sino porque haya realizado todo lo que estuviera a su alcance para evitar el daño al pasajero; al respecto, la autora FERRER TAPIA⁶⁸ sostiene que lo trascendente no es la causa alegada que ha impedido el cumplimiento de la obligación, sino la reacción del transportista ante esta causa. Entre las causas que no exoneran de responsabilidad civil⁶⁹, encontramos los fallos en las aeronaves, debido a que es obligación del transportista que sus equipos se encuentren en condiciones óptimas para realizar el vuelo⁷⁰. Posición que puede verse en la jurisprudencia menor en la reciente Sentencia del Juzgado de Primera Instancia de Palma de Mallorca (Sección 18ª) 41/2024 de 13 de febrero⁷¹.

De todo lo dicho se deriva una diversa casuística⁷² en este campo de la responsabilidad civil, dando origen a diferentes fallos judiciales. Dado el tema central de este trabajo, en el siguiente apartado, analizamos casos recientes en los que los tribunales civiles han discutido la exoneración del transportista por la aparición de circunstancias extraordinarias.

IV. ANÁLISIS DE CASOS.

1. LOS CASOS DE CANCELACIONES O RETRASOS POR CIRCUNSTANCIAS HUMANAS EXTERNAS AL TRANSPORTISTA.

A. *SAP Madrid (Sección 28ª) 963/2022, de 22 de diciembre.*

En este caso, la Audiencia Provincial de Madrid no exonera a la compañía aérea en un caso en el que se produce la cancelación del vuelo Oviedo-Milán el día 13 de mayo de 2018, debido a una huelga de controladores aéreos⁷³ en Francia.

El Tribunal civil reconoce que la huelga es una de las circunstancias extraordinarias que puede exonerar al transportista de responsabilidad civil. Considerar la huelga una circunstancia extraordinaria no es una posición jurisprudencial unánime; al respecto, conviene destacar la Sentencia de la Sala Tercera del Tribunal Superior de Justicia de Unión Europea, asuntos acumulados C-195/17, C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 a C-286/17 y C-290/17 a C-292/17 (Caso Helga Krüsemann y otros / TUIfly GmbH), de 17 de abril de 2018. En esta resolución el Alto Tribunal comunitario niega que una “huelga salvaje” del personal de navegación, motivado por el paro provocado por el anuncio de una reestructuración de plantilla, suponga una “circunstancia extraordinaria”, debiendo la compañía indemnizar a los usuarios cuyos vuelos fueran retrasados o cancelados por este motivo. En la misma línea, la Audiencia Provincial de Barcelona no exonera de responsabilidad civil a una compañía aérea, en un supuesto en el que la cancelación del vuelo se debe a una huelga no notificada de los trabajadores de tierra, del aeropuerto, quienes invadieron la pista impidiendo la realización del vuelo [SAP Barcelona (Sección 15ª) 7 de septiembre de 2009)]. En la doctrina, LÓPEZ SANTANA⁷⁴ y FERRER TAPIA⁷⁵ han señalado que las huelgas de tripulación de la compañía o de empresas vinculadas, que le

permiten al transportista incrementar sus ganancias, no son causas extraordinarias que exoneren al obligado. En cambio, estos autores sí sostienen que el operador de navegación aérea no deberá responder en aquellos casos en los que la huelga escape de su control.

Por otra parte, la SAP Madrid (Sección 28ª) 963/2022, de 22 de diciembre continúa con la línea jurisprudencial del Tribunal de Justicia de la Unión Europea⁷⁶ que ha establecido que el obligado debe probar la existencia de una circunstancia extraordinaria (la huelga de controladores)⁷⁷ y demostrar que hizo todo lo posible para que no se produjera la cancelación del vuelo, exigiendo una diligencia máxima al transportista, quien debe utilizar todos los medios económicos, materiales y humanos de los que la compañía aérea disponía, con el propósito de evitar que la huelga provocará la cancelación del vuelo. En este caso, se produce la condena de la compañía, al no “acreditar que no existían otras alternativas que la cancelación del vuelo”⁷⁸.

B. SAP Madrid (Sección 28ª) 684/2022, de 23 de septiembre.

Esta resolución dirime un supuesto en el que se produce la cancelación de un vuelo por un fallo del sistema del control del tráfico aéreo. A diferencia del anterior, en este caso, la Sección 28ª de la Audiencia Provincial de Madrid sí establece la exoneración de la compañía aérea KLM, de acuerdo con el art. 5.3 Reglamento (CE) 261/2004.

El Tribunal señala que la cancelación del vuelo se produjo por un “circunstancia extraordinaria que consistió en el fallo del sistema de control del tráfico aéreo del Aeropuerto de Ámsterdam (Schiphol), que produjo la interrupción del sistema de control y radar de tráfico aéreo de la Agencia de Control del Tráfico Aéreo de los Países Bajos. Este fallo fue imprevisible y ajeno al normal funcionamiento de la compañía que no tuvo tiempo para adoptar medidas para paliar la situación de los pasajeros.

En cambio, de forma reciente el Juzgado de Primera Instancia de Arganda del Rey ha declarado la responsabilidad de Ryanair en un caso en el que el incumplimiento contractual de la aerolínea se debió a que el aeropuerto de destino estaba cerrado, debido a restricciones del tráfico aéreo impuestas por EUROCONTROL (Sentencia 191/2025 del Juzgado N°9 de Arganda del Rey, Comunidad de Madrid). En este caso, a pesar de que el Juez considera que la restricción del tráfico aéreo se considera una causa de fuerza mayor, señala que el avión llegó a su destino con el aeropuerto cerrado debido a un retraso en la salida, circunstancia que se debió a problemas operativos de la compañía.

2. LOS CASOS DE CANCELACIONES O RETRASOS POR CAUSAS CLIMATOLÓGICAS.

A. SAP Barcelona (Sección 15ª) 1189/2022, de 13 de julio.

En este caso, los demandantes tenían programado un vuelo Praga-Barcelona, el día 21 de noviembre de 2016, el vuelo fue cancelado debido a causas climato-

lógicas (niebla densa⁷⁹). La compañía trasladó a los pasajeros al aeropuerto de Dresden (Alemania), trayecto que duró 2 horas y media en autobús, la compañía les ofreció únicamente un desayuno durante la espera y el trayecto; una vez en el aeropuerto alemán, el vuelo que les debía conducir a su destino también fue cancelado.

En este caso, la Audiencia Provincial de Barcelona condena a la compañía a indemnizar a las víctimas por la cancelación del segundo vuelo (Dresden-Barcelona). El Tribunal reconoce la exoneración de responsabilidad civil de la compañía por el primer vuelo (Praga-Barcelona) y acepta el cambio de aeropuerto; sin embargo, la Audiencia matiza que la obligación del transportista continua en el vuelo reprogramado y las causas extraordinarias que provocaron la cancelación del segundo vuelo no han sido acreditadas por la compañía. Esta posición jurisprudencial puede verse también en la SAP Valencia (Sección 8ª) 599/2024 de 23 diciembre de 2024, Rec. 969/2023. (JUR\2024\559310). En este último caso, se produce la cancelación del vuelo Punta Cana-Lisboa debido al huracán Fiona, el vuelo fue reprogramado y nuevamente cancelado, causando un perjuicio a los consumidores; el Tribunal señala que la responsabilidad del transportista no cesa en el segundo vuelo y, por tanto, determina la responsabilidad de la compañía que no pudo acreditar la concurrencia de una causa extraordinaria que impidiera la realización del segundo vuelo.

En la misma línea, la reciente SAP Madrid 113/2024 (Sección 28ª) de 9 de abril establece que las causas meteorológicas adversas exoneran a la compañía de la realización de la obligación del transporte, pero no de sus obligaciones de atención a los pasajeros recogidas en el mencionado art. 9 del Reglamento (UE) 261/2004. Esta posición puede verse en la reciente STJUE dictada en el asunto C-399/24, de 16 de octubre de 2025 (ECLI:EU:C:2025:791), en este caso, el Tribunal valora si el retraso en la ruta Iasi (Rumanía)-Viena (Austria), debido al previo impacto de un rayo en la aeronave, constituye una causa extraordinaria, dando en este caso el Alto Tribunal Europeo la razón a la aerolínea (Austrian Airlines) y exonerándola de responsabilidad por el retraso al considerar que “el impacto de un rayo, por su naturaleza imprevisible y ajena al funcionamiento ordinario de la aeronave, constituye efectivamente una «circunstancia extraordinaria» en el sentido del reglamento comunitario”.

B. SAP Barcelona (Sección 15ª) 1031/2022, de 15 de junio.

Los pasajeros tenían contratados un vuelo Funchal (Isla de Madeira, Portugal)-Barcelona el 25 de julio de 2017, el vuelo fue cancelado debido a circunstancias climatológicas extraordinarias (fuertes rachas de viento, superiores a 10 kt (18 km/h).

La compañía Vueling acreditó que ese día se cancelaron más de 20 vuelos que salían del aeropuerto portugués. Sin embargo, el transportista no consiguió probar que hubiera hecho todo lo posible para no perjudicar a los consumidores, “pues no consta que la compañía aérea actuara con la diligencia que le era exigible tomando para ello todas las medidas razonables para evitar la cancelación”. Según el Tribunal, entre las obligaciones del transportista se encuentran informar

de los motivos de cancelación (art. 9 Reglamento 261/2004), aspecto que Vueling no ha podido probar que hiciera, y ofrecer un transporte alternativo. En relación con este último punto, los demandantes acreditaron que, aunque se cancelaron más de veinte vuelos, no se anularon todos los vuelos y la compañía podría haber intentado recolocar a los pasajeros en otros vuelos.

Esta sentencia es un caso en el que se pide un nivel de diligencia máximo a la compañía aérea. El Tribunal reconoce que existe una causa de fuerza mayor para no realizar el vuelo, pero considera que existe responsabilidad de la compañía por no ofrecer un transporte alternativo a los consumidores, quienes se encontraban en una isla. En este supuesto, la circunstancia de la localización me parece importante, dado que, al encontrarse en una isla, la única alternativa que tiene la compañía es recolocar al pasaje en otros vuelos que seguramente no irían al destino del vuelo cancelado.

C. SAP Asturias (Sección 4ª) 27/2024, de 25 de enero.

En este caso, la Audiencia Provincial de Asturias condena a la compañía Vueling a indemnizar a los pasajeros de un vuelo que fue cancelado, debido a circunstancia climáticas adversas. En concreto, el vuelo entre Barcelona y Reikiavik fue cancelado por la aparición de grandes rachas de viento que provocaron que el vuelo no pudiera efectuarse. Este fallo es interesante porque supone una ruptura con la jurisprudencia tradicional civil que ha establecido que la fuerza mayor exonera al obligado civil. De hecho, el Juzgado de Primera Instancia número ocho de Avilés consideró que debía ser absuelta la compañía Vueling, debido a que su decisión de cancelar el vuelo se debió al fuerte viento que hacía en el aeropuerto de destino, considerándose una “causa extraordinaria” y que justificó cancelar el vuelo.

En cambio, la Audiencia Provincial de Asturias estimó parcialmente el recurso presentado por los pasajeros agraviados. El Tribunal matiza que, para apreciar la responsabilidad civil de la aerolínea, ha tenido especial relevancia que los portavoces de Vueling señalaron que el problema era que la ruta al aeropuerto de Islandia estaba prevista con unos requisitos personales y técnicos que impedían su realización, al no poder soportar rachas de viento superiores a 10 kt (18 km/h). En la Sentencia, el juez civil deja en su segundo plano, la circunstancia de las fuertes rachas de viento que había en el aeropuerto de destino; circunstancia exoneradora que debe ser probada por la compañía aérea, tal y como establece la SAP Barcelona (Sección 15ª) 83/2023 de 31 de enero⁸⁰.

La compañía aérea no contaba con pilotos ni aviones capaces de realizar un vuelo en esas condiciones, motivo por el que tomaron la decisión de cancelarlo. Al quedar probado que otras compañías sí pudieron operar en esas circunstancias, la Audiencia Provincial de Asturias señala que no puede considerarse una condición exoneradora. Así, el Tribunal Civil traslada el incumplimiento a un problema de organización empresarial, al declarar los portavoces de la compañía que la falta de medios humanos y materiales se debía a que la ruta Barcelona—Reikiavik no era un “destino primordial en su estrategia comercial”; matiza el Tribunal civil, al respecto, que “si la propia compañía organiza su personal, sus medios materiales y sus medios financieros sabiendo que no va a poder dar el servicio que sí podría

garantizar con una inversión de medios superior, y que de hecho ofrecen otras compañías con condiciones meteorológicas similares, habrá de asumir las consecuencias económicas de la cancelación de los vuelos”. Por ello, la cancelación se debe a un “criterio de afectación concreta”.

Por tanto, la SAP Asturias (Sección 4ª) 27/2024 revoca la Sentencia de Primera Instancia que exoneró de responsabilidad civil a la compañía aérea por causas meteorológicas. A este punto, la Audiencia Provincial matiza que, para considerar las causas meteorológicas como una circunstancia extraordinaria, es necesario que el transportista lo acredite documentalmente por parte de un organismo oficial. Esta línea jurisprudencial continua y puede verse en la reciente SAP Asturias (Sección 6ª) 128/2025, de 11 marzo de 2025, Rec. 583/2024 (JUR\2025\110135); en este caso, no se produjo la cancelación del vuelo sino un retraso indemnizable.

Este fallo continua la línea jurisprudencial de la SAP Barcelona (Sección 15ª) 1031/2022, de 15 de junio, incluso da un paso más en relación con el estándar de diligencia exigible al transportista. Estas resoluciones suponen un cambio en nuestra jurisprudencial civil, al reclamar a la compañía una diligencia máxima por encima de sus posibilidades en el momento de la realización del contrato de transporte. Línea jurisprudencial que puede verse en el caso mencionado en la introducción y resuelto por el Juzgado Núm. 3 de Gavá, Barcelona [Sentencia 227/2023 de 2 Nov. 2023, Proc. 383/2023 (JUR\2024\105182)]. En este caso, el Juez sostiene que “el simple hecho de que a priori sea conocida la climatología adversa en Islandia ya permite concluir que dicha climatología no puede calificarse de excepcional, sino de ordinaria. En consecuencia, sin perjuicio de que el comandante de la aeronave tome la correcta decisión de suspender un vuelo si no aprecia condiciones de seguridad, ello no exime de la obligación de la aerolínea de indemnizar a los pasajeros. Y es que la aerolínea asume el riesgo de eventuales cancelaciones cuando decide llevar a cabo una ruta en zona de climatología normalmente adversa”. Es decir, considera que el mal tiempo en Islandia no es una circunstancia extraordinaria, al ser una zona donde es frecuente que haya cambios bruscos de temperatura.

3. LOS CASOS DE CANCELACIONES O RETRASOS POR EL IMPACTO DE UN AVE.

En la reciente SAP Palma de Mallorca (Sección 5ª) 331/2025 de 29 de mayo (JUR\2025\246450), el Tribunal civil estudia un caso de cancelación de un vuelo debido al impacto de la aeronave con un ave. En este caso, el juez aplica la doctrina recogida en la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 13 de junio de 2024 (asunto C-385/23), determinando que el impacto del avión con un ave supone una “circunstancia extraordinaria” conforme a lo recogido en el art. 5.3 Rg. (UE) 261/2004. El fallo exonera de responsabilidad civil a la compañía aérea por el incumplimiento de la obligación de transporte; en este caso, los pasajeros no presentaron ninguna reclamación de compensación por la falta de atención de la compañía aérea después de la cancelación del vuelo, por lo que la sentencia no entra a estudiar este punto.

En cambio, la Sección 8ª de la Audiencia Provincial de Madrid ha establecido la responsabilidad de la compañía aérea en un caso de cancelación del vuelo, moti-

vado por el impacto de la aeronave con un ave [SAP Madrid (Sección 8ª) 211/2025 de 2 junio, Rec. 767/2023. (JUR\2025\197079)]. En este caso, el Tribunal reconoce la responsabilidad de la compañía al considerar el riesgo conocido y previsible, señalando que la aerolínea no contaba con los “medios racionalmente adecuados para la evitación del daño”, dado que a raíz del incidente la aerolínea adoptó nuevas medidas para evitar riesgos análogos.

4. EL COVID-19 COMO CAUSA EXTRAORDINARIA

En 2020 vivimos una pandemia con graves consecuencias, uno de los aspectos más afectados fue el transporte de viajeros⁸¹, muchos vuelos fueron cancelados y las compañías aéreas reembolsaron las cantidades abonadas, bien en dinero o en bonos para usarlos con la compañía en futuros vuelos, considerando la pandemia una circunstancia extraordinaria que exoneraba de responsabilidad civil a las compañías aéreas. A este respecto, puede verse la SAP Las Palmas (Sección 4ª) 641/2024 de 29 de octubre⁸², resolución en la que el Tribunal da la razón a la parte demandante, la compañía aérea italiana⁸³ que decidió cancelar un vuelo en marzo de 2020, debido a la mencionada Pandemia.

Otro caso relacionado con la Pandemia COVID-19, fue el caso seguido por la Sección 15ª de la Audiencia Provincial de Barcelona [SAP Barcelona 613/2025 de 8 de mayo (JUR\2025\201530)], en este supuesto, la parte actora sufrió la cancelación de un vuelo Guayaquil-Barcelona y reclamaba que la compañía le reembolsará los billetes que tuvo que comprar con otra compañía. La resolución analiza varias cuestiones interesantes, en primer lugar, afirma que en noviembre de 2020 ya no concurrían las circunstancias extraordinarias para la cancelación del vuelo, esto provoca que la cancelación del vuelo implicara un incumplimiento contractual por parte de la compañía aérea; en segundo lugar, el Tribunal admite que la demandante deba abonar los billetes que los afectados por la cancelación debieron comprar para volar a su destino.

En relación con la forma de reembolso, es interesante analizar el fallo de la STJUE (Sala Séptima) de 16 de enero, (C-642/2023), (Caso Flightright) (Compte de fidélité) (JUR\2025\683). En esta resolución, el Alto Tribunal comunitario establece que en caso de reembolso del importe del billete por la no realización del vuelo, será el cliente quien decida si quiere un bono con la compañía o el reembolso del dinero, al respecto, el Juez aplica el apartado 3 del artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004, en relación con su artículo 8, apartado 1, letra a), llegando a la conclusión de que “en caso de cancelación de un vuelo por el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, no se considerará que el pasajero ha dado su «acuerdo firmado» para el reembolso del billete mediante bonos de viaje si ha creado, en el sitio web de dicho transportista, una cuenta de fidelidad a la que debían transferirse esos bonos, sin haber confirmado, mediante su aceptación expresa, definitiva e inequívoca, su consentimiento respecto de este modo de reembolso”. Es decir, debe el consumidor de forma expresa quien solicite el reembolso a través de un bono con la compañía y, en caso contrario, el reembolso deberá realizarse en la forma en la que compró el billete. En España, nuestros Tribunales ya estaban interpretando la normativa en esta línea, así, la Audiencia Provincial de Granada,

en otro caso de cancelación debido a la Pandemia del COVID-19, reconoció la exoneración de la compañía por fuerza mayor, pero señaló que no podía imponer a los consumidores como se les iba a reembolsar el importe de los billetes [SAP Granada 516/2024 de 25 de octubre]⁸⁴; esta resolución es muy interesante, debido a que el Tribunal reconoce el derecho del transportista a la cancelación de un vuelo por estar prácticamente vacío o para salvaguardar la salud de la tripulación. Si bien, la Audiencia Provincial matiza la importancia de realizar la obligación, consiguiendo un transporte alternativo para el usuario o reembolsando la cantidad abonada por los consumidores.

V. TOMA DE POSTURA

La responsabilidad civil del transportista aéreo de pasajeros se configura como una responsabilidad objetiva, de modo que solo quedará exonerado cuando concurran circunstancias extraordinarias que imposibiliten el cumplimiento del contrato de transporte. Esta imposibilidad puede derivar de factores meteorológicos (fuertes lluvias, nieve, niebla, viento huracanado, entre otros) o de circunstancias ajenas al control del transportista (huelgas, fallos del sistema, etc.). En todo caso, la carga de la prueba de la circunstancia impeditiva corresponde al transportista [SAP Madrid 172/2024, de 24 de mayo]. Asimismo, la compañía aérea debe acreditar que informó a los usuarios sobre los motivos de la cancelación y, en su caso, sobre la disponibilidad de transportes alternativos. Se trata de exigencias procesales habituales en un sistema de responsabilidad objetiva.

Lo singular en este ámbito es el elevado nivel de diligencia que los tribunales vienen exigiendo en los últimos años. La jurisprudencia consolidada establece que no todas las “circunstancias extraordinarias” liberan de responsabilidad al transportista. Para exonerarse, este debe demostrar no solo la existencia de la circunstancia impeditiva, sino también que, una vez conocida, desplegó todos los medios económicos, materiales y personales disponibles para intentar cumplir el contrato. Esta interpretación impone un estándar máximo de diligencia que, en la práctica, obliga a la compañía a compensar a los usuarios incluso en supuestos en los que la prestación resulta imposible. Así lo reflejan resoluciones como la SAP Barcelona (Sección 15ª) 1031/2022, de 15 de junio; la SAP Asturias (Sección 4ª) 27/2024, de 25 de enero; y la SAP Asturias (Sección 6ª) 128/2025, de 11 de marzo. En estos casos, los vuelos fueron cancelados por fuertes rachas de viento que impedirían llegar al destino sin asumir riesgos, y, pese a ello, las Audiencias Provinciales condenaron a las compañías al pago de compensaciones.

El análisis jurisprudencial permite identificar la razón de esta atribución de responsabilidad: el alto estándar de diligencia exigido por los tribunales. Así, en la Sentencia 227/2023, de 2 de noviembre, el Juzgado de Primera Instancia e Instrucción nº 3 de Gavà consideró previsible la cancelación de un vuelo con destino Islandia por mal tiempo, al ser frecuentes los cambios bruscos de temperatura en dicho país. Esta interpretación resulta discutible, pues, de seguirse, la compañía no debería programar vuelos que luego se ve obligada a cancelar. Igualmente, parece excesivo imponer la obligación de buscar alternativas de transporte tras la

cancelación de un vuelo por fuertes rachas de viento en Madeira (SAP Barcelona, Sección 15ª, 1031/2022, de 15 de junio).

En respuesta a la cuestión que origina este trabajo, la fuerza mayor continúa siendo una causa de exoneración para las compañías aéreas, tal como reconoce la legislación y diversas resoluciones que absuelven al transportista ante circunstancias extraordinarias. No obstante, no pueden ignorarse los casos en que los tribunales atribuyen responsabilidad a las aerolíneas, al exigirles un nivel de diligencia elevado tanto en la ejecución del transporte como en la asistencia posterior a los pasajeros cuando la obligación no puede cumplirse.

VI. BIBLIOGRAFÍA.

- ALBIEZ DOHRMANN, K.J., “Artículo 1602” en Bercovitz Rodríguez-Cano (director): Comentarios al Código Civil, T. VI. Editorial Tirant lo Blanch, Valencia. 2013.
- ÁLVAREZ OLALLA, P, Manual de Derecho de daños. (2ª ed.). Editorial Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, Navarra, 2022.
- ATAZ LÓPEZ, J., “Caso fortuito y fuerza mayor en el Código Civil y en la jurisprudencia del Tribunal Supremo: La distinción entre ambas nociones”. En Cuestiones clásicas y actuales del Derecho de daños: estudios. Vol. I. En Homenaje al profesor Dr. Roca Guillamón / coord. por Joaquín Ataz López, José Antonio Cobacho Gómez; Juan Roca Guillamón. Editorial Aranzadi, Cizur Menor. 2021.
- ATAZ LÓPEZ, J., “Invocación oportuna del caso fortuito y de la fuerza mayor en pleitos de daños”. Daño y resarcimiento. Director Mariano José Herrador Guardia. Editorial Sepin, Madrid. 2024.
- BERCOVITZ ÁLVAREZ, G., “Contratación del transporte y la navegación”. Tratado de contratos. Coord. por Nieves I. Moralejo Imbernón, María Susana Quicios Molina; Rodrigo Bercovitz Rodríguez-Cano (dir.), Vol. 5. Editorial Tirant lo Blanch, Valencia. 2020.
- CARRASCO PERERA, A., Derecho de contratos. (3ª ed.) Editorial Civitas-Thomson Reuters, Madrid. 2021.
- DUEÑAS MARTINEZ, J., “Josh Norman y su participación en los encierros de San Fermín. La doctrina de la asunción del riesgo”. Revista Digital Sepin Julio de 2022. (SP/DOCT/119385).
- FERRER TAPIA, B., El contrato de transporte aéreo de pasajeros: sujetos, estatuto y responsabilidad. Un análisis de la jurisprudencia española. Editorial Dykinson, Madrid, 2013.
- GIANFELICI, M.C., Caso fortuito y caso de fuerza mayor. (1 ed.) Editorial Abeledo-Perrot, Buenos Aires (Argentina), 1995.
- GUERRERO LEBRÓN, M.J., La responsabilidad contractual del porteador aéreo en el transporte de pasajeros. Editorial Tirant lo Blanch, Valencia, 2005.
- LÓPEZ SANTANA, N., El incumplimiento del contrato de viaje combinado por causa de huelga. La protección de turista. Editorial Comares, Granada. 2003.
- LUBOMIRA KUBICA, M., “Responsabilidad civil en la navegación aérea (daños a terceros) en el Derecho civil español y en el Derecho comparado”. El derecho

- aéreo entre lo público y lo privado: Aeropuertos, acceso al mercado, drones y responsabilidad. Dir. GUERRERO LEBRÓN, M.J., & PEINADO GARCÍA, J.I., Coord. CONTRERAS DE LA ROSA, I., Editado por la Universidad Internacional de Andalucía, Sevilla. 2017.
- MEDINA ALCOZ, M., La asunción del riesgo por parte de la víctima. Riesgos tau-
rinos y deportivos. Editorial Dykinson. Madrid. 2004.
- La culpa exclusiva en la producción del daño contractual. Editorial Dykinson,
Madrid. 2003.
- MONFORT FERRERO, M.J., “Responsabilidad por daños en la navegación aé-
rea”. En Derecho de daños. Dir. Mario Enrique Clemente Meoro, María Elena
Cobas Cobiella (dir.). Editorial Tirant lo Blanch, Valencia, 2021.
- “El contrato de transporte aéreo de pasajeros: la responsabilidad del transpor-
tista aéreo por los equipajes”. Actualidad jurídica Aranzadi, N.º 423, 2000.
- MONTERROSO CASADO, E. “La reparación ad integrum por daño moral en la
responsabilidad civil de accidentes”. Cuadernos de Derecho Privado, núm. 9.
2024.
- SEIJAS QUINTANA, J.A., “Responsabilidad civil. Principios y fundamentos”. En
Responsabilidad civil. Aspectos fundamentales (2ª ed.). Editorial Sepin, Ma-
drid, 2015.
- VON TUHR, Tratado de las obligaciones. T. II. Editorial Reus, Madrid. 1934.
- YZQUIERDO TOLSADA, M., Responsabilidad Civil Extracontractual, Parte gene-
ral. (3ª ed.) Delimitación y especies. Elementos. Efectos o consecuencias. (3ª
ed.). Editorial Dykinson, Madrid, 2017.

VII. RESOLUCIONES ANALIZADAS EN EL TRABAJO.

1. Sentencias de juzgados nacionales citadas en el trabajo.

- SAP Vizcaya de 7 de febrero de 2005.
- SAP Barcelona (Sección 15ª) 7 de septiembre de 2009).
- SAP Granada 9 de marzo de 2010.
- Sentencia del Juzgado de lo Mercantil N.º. 1 de Oviedo, 19 abril 2011,
Proc. 459/2010. (AC2011\526)
- Sentencia del Juzgado Central de lo Contencioso-administrativo N.º. 7,
191/2012 de 12 julio 2012, Rec. 871/2011. (RJCA\2012\435).
- STS (Sala de lo Civil) de 14 de mayo de 2014.
- STS (Sala de lo Civil) 4 de febrero de 2015.
- STS (Sala de lo Civil) 11 de febrero de 2016.
- STS (Sala de lo Civil) 3 de junio de 2016.
- Sentencia del Juzgado de lo Mercantil N.º. 1 de Las Palmas de Gran Ca-
naria, 105/2019 de 22 abril 2019, Rec. 605/2018. (JUR\2019\134327).
- Sentencia del Juzgado de Primera Instancia N.º. 6 de Lleida, 6/2020 de 21
de enero 2020, Rec. 521/2019. (JUR\2023\14511).
- Sentencia del Juzgado de Primera Instancia N.º. 6 de Lleida, 105/2020 de
28 de octubre de 2020, Rec. 69/2020. (JUR\2023\47560).
- STS (Sala de lo Civil) 554/2021 de 20 Jul. 2021, Rec. 5168/2017.
(RJ\2021\3582).

- SAP Barcelona (Sección 15ª) 1031/2022, de 15 de junio.
- SAP Barcelona (Sección 15ª) 1189/2022, de 13 de julio.
- SAP Madrid (Sección 28ª) 684/2022, de 23 de septiembre.
- SAP Vizcaya (Sección 4ª) 1211/2022, de 20 de diciembre.
- SAP Madrid (Sección 28ª) 963/2022, de 22 de diciembre.
- Sentencia del Juzgado de Primera Instancia e Instrucción N.º. 3 de Gavà 227/2023 de 2 Nov. 2023, Proc. 383/2023. (JUR\2024\105182).
- SAP Asturias (Sección 4ª) núm. 27/2024 de 25 de enero (JUR\2024\120953).
- Sentencia del Juzgado de Primera Instancia de Palma de Mallorca (Sección 18ª) 41/2024 de 13 de febrero.
- SAP Madrid (Sección 28ª) 113/2024 de 9 de abril.
- SAP Granada 516/2024 de 25 de octubre.
- SAP Valencia (Sección 8ª) 599/2024 de 23 diciembre de 2024, Rec. 969/2023. (JUR\2024\559310).
- SAP Madrid, Sección 14ª, 61/2025 de 14 de febrero, Rec. 122/2024. (JUR\2025\86417).
- SAP A Coruña, Sección 4ª, Sentencia 110/2025 de 24 Feb. 2025. (JUR\2025\88364).
- SAP Asturias (Sección 6ª) 128/2025, de 11 marzo de 2025, Rec. 583/2024 (JUR\2025\110135).
- Sentencia del Juzgado de Primera Instancia e Instrucción N.º. 4 de Ciudad Real, 122/2025 de 7 de abril 2025, Rec. 1058/2024, (JUR\2025\203488).
- SAP Barcelona 613/2025 de 8 de mayo (JUR\2025\201530).
- SAP Palma de Mallorca (Sección 5ª) 331/2025 de 29 de mayo.
- SAP Madrid (Sección 25ª) 177/2025 de 2 Jun. 2025, Rec. 527/2024. (JUR\2025\198368).
- SAP Madrid (Sección 8ª) 211/2025 de 2 junio, Rec. 767/2023. (JUR\2025\197079).
- Sentencia del Juzgado de Primera Instancia N.º. 1 de Marbella, 54/2025 de 9 junio, Proc. 321/2024. (JUR\2025\147898).

2. Sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

- STJUE de 22 de diciembre de 2008.
- STJUE de 19 de noviembre de 2009 (Asuntos acumulados C-402/07, Bock y Lepuschitz vs. Air France).
- STJUE de 12 de mayo de 2011 (a. C-294/10).
- STJUE (Gran Sala) de 23 de octubre de 2012 (Caso Emeka Nelson y otros contra Deutsche Lufthansa AG y TUI Travel plc y otros contra Civil Aviation Authority). Peticiones de decisión prejudicial planteadas por el Amtsgericht Köln y la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Asuntos acumulados TJUE C-581/10 y C-629/10).
- STJUE de 18 de septiembre de 2014, asunto C-487/12 (Vueling Airlines, S.A. contra el Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia).
- STJUE de 4 de mayo de 2017, (Petková y Petka, C-315/15).
- STJUE (Sala Tercera) (Asuntos acumulados C-195/17, C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 a

C-286/17 y C-290/17 a C-292/17 (Caso Helga Krüsemann y otros / TUIfly GmbH), de 17 de abril de 2018.

- STJUE 4 de abril de 2019 (C-501/17).
- STJUE de 13 de junio de 2024 (asunto C-385/23).
- STJUE (Sala Séptima) de 16 de enero, (C-642/2023), (Caso Flightright) (Compte de fidélité) (JUR\2025\683).

NOTAS

¹ <https://es.statista.com/estadisticas/540927/trafico-total-de-pasajeros-de-avion-en-espana/>

² Ratificado por España en el año 2004. En la práctica esta norma ha sustituido, en la práctica, casi totalmente al Convenio de Varsovia. La similitud de la regulación de ambos Convenios ha sido observada por la doctrina FERRER TAPIA, B., *El contrato de transporte aéreo de pasajeros: sujetos, estatuto y responsabilidad. Un análisis de la jurisprudencia española*. Editorial Dykinson, Madrid, 2013, p. 254.

³ La denegación de embarque no motivada dará también lugar a una compensación a favor de los consumidores [Sentencia del Juzgado de Primera Instancia N.º 1 de Marbella, 54/2025 de 9 junio, Proc. 321/2024. (JUR\2025\147898)]. Caso en el que la aerolínea es condenada a indemnizar en la cantidad de 2.000€ a dos pasajeros a los que denegó el embarque y reasignó en un vuelo dos días más tarde.

⁴ Aunque no es la temática del trabajo, es interesante señalar que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha declarado que la obligación de compensación del artículo 7 del Reglamento 261/2004 es compatible con la obligación de artículo 29 Convenio de Montreal [Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 23 de octubre de 2012. (Caso Emeka Nelson y otros contra Deutsche Lufthansa AG y TUI Travel plc y otros contra Civil Aviation Authority). Peticiones de decisión prejudicial planteadas por el Amtsgericht Köln y la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Asuntos acumulados TJUE C-581/10 y C-629/10).

⁵ BERCOVITZ ÁLVAREZ, G., "Contratación del transporte y la navegación" *Tratado de contratos* / coord. por Nieves I. Moralejo Imbernón, María Susana Quicios Molina; Rodrigo Bercovitz Rodríguez-Cano (dir.), Vol. 5. Editorial Tirant lo Blanch, Valencia. 2020, p. 7166.

⁶ MONTEROSO CASADO, E. "La reparación ad integrum por daño moral en la responsabilidad civil de accidentes". *Cuadernos de Derecho Privado* núm. 9, 2024, p. 109.

⁷ En este caso, la Audiencia Provincial de A Coruña resuelve sobre la aplicación de la Ley de Navegación Aérea o el Convenio de Montreal, decantándose por la segunda norma. La demandante era una pasajera de un vuelo Madrid-Santiago de Compostela que durante el embarque sufrió lesiones debido a la premura de los miembros de la compañía aérea.

⁸ FERRER TAPIA, B., *El contrato de transporte aéreo de pasajeros: sujetos, estatuto y responsabilidad* ..., p. 255.

⁹ BERCOVITZ ÁLVAREZ, G., "Contratación del transporte y la navegación" ..., p. 7172.

¹⁰ MONFORT FERRERO, M.J., "Responsabilidad por daños en la navegación aérea". En *Derecho de daños*. Mario Enrique Clemente Meoro (dir.), María Elena Cobas Cobiella (dir.). Editorial Tirant lo Blanch, Valencia. 2021, p. 1326.

¹¹ Sentencia del Juzgado de Primera Instancia e Instrucción N.º 3 de Gavà/Gavá, 227/2023 de 2 Nov. 2023, Proc. 383/2023. (JUR\2024\105182).

¹² Centro urbano de Islandia que pertenece a la península de Reykjanes y se sitúa a unos 40 kilómetros de la capital Reikiavik.

¹³ En relación con las obligaciones de asistencia merece consideración el tratamiento específico que realiza el Reglamento (CE) 1107/2006 de 5 de julio. Esta norma comunitaria se centra en la protección de los pasajeros con discapacidad o movilidad reducida, estableciendo un marco de derechos y cautelas específicas en favor de este colectivo, como, por ejemplo, el derecho de asistencia en el aeropuerto.

Además, el 28 de junio de 2025 será de aplicación para las compañías que operen en la Unión Europea La Directiva (UE) 2019/882, conocida como Acta Europea de Accesibilidad, cuya trasposición en España se ha realizado a través de la promulgación de la Ley 11/2023 de 8 de mayo. Esta norma establece los requisitos de accesibilidad para determinados productos y servicios dentro de la Unión Europea, incluyendo productos digitales y de consumo. De acuerdo con esta norma, las compañías aéreas estarán obligadas a facilitar la accesibilidad

a los portales web, crear terminales de consumo y adaptar los billetes electrónicos de las compañías aéreas.

¹⁴ BERCOVITZ ÁLVAREZ, G., “Contratación del transporte y la navegación” ..., pp. 7158 y 7165.

¹⁵ FERRER TAPIA, B., *El contrato de transporte aéreo de pasajeros: sujetos, estatuto y responsabilidad. Un análisis de la jurisprudencia española.* ..., p. 25.

¹⁶ Noción que ya estableció la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo en la Sentencia de 30 de abril de 2007.

¹⁷ BERCOVITZ ÁLVAREZ, G., “Contratación del transporte y la navegación” ..., p.7161.

¹⁸ BERCOVITZ ÁLVAREZ, G., “Contratación del transporte y la navegación” ..., p.7165.

¹⁹ FERRER TAPIA, B., *El contrato de transporte aéreo de pasajeros: sujetos, estatuto y responsabilidad* ..., p.43. BERCOVITZ ÁLVAREZ, G., “Contratación del transporte y la navegación” ..., p. 7165. GUERRERO LEBRÓN, M.J., *La responsabilidad contractual del porteador aéreo en el transporte de pasajeros.* Editorial Tirant lo Blanch, Valencia, 2005, pp.25-30.

²⁰ A este respecto, la Sala de lo Civil ha establecido que sólo existe relación contractual entre el pasajero y la compañía aérea en la Sentencia de 15 de junio de 2012. Esta resolución es muy interesante, en ella el Alto Tribunal establece la falta de legitimidad activa de una empresa que había comprado un billete para su empleado (el pasajero), frente a la compañía aérea, la sentencia declara que debe ser el pasajero quien ostente la legitimación activa para presentar la demanda.

²¹ BERCOVITZ ÁLVAREZ, G., “Contratación del transporte y la navegación” ..., p. 7158.

²² BERCOVITZ ÁLVAREZ, G., “Contratación del transporte y la navegación” ..., p. 7158.

²³ Se exceptúan de las normas de compensación los billetes gratuitos, incluyendo las personas que han contratado un billete a precio reducido que no se encuentra a la venta para el público general. FERRER TAPIA, B., *El contrato de transporte aéreo de pasajeros: sujetos, estatuto y responsabilidad* ..., p.238.

²⁴ En esta resolución, el Alto Tribunal comunitario establece que había que distinguir entre el equipaje facturado y el no facturado pues este último, a diferencia del facturado, sí debe considerarse un elemento indispensable del transporte aéreo por lo que la compañía aérea viene obligada a transportarlo sin poder exigir ningún tipo de suplemento o sobrecoste sobre el precio del billete al pasajero.

²⁵ En junio de 2025, los ministros de Transporte del Consejo de Europa han aprobado una reforma del Reglamento 261/2004 que pretende modificar las normas de la admisión del equipaje de mano. Las medidas proponen restringir el tamaño del equipaje básico, posibilitando a las compañías aéreas cobrar por la maleta de mano, tal y como hacen ahora las compañías de bajo coste. Si bien, a finales del mismo mes el Parlamento de Europa ratificó su postura, reafirmando que el cobro del equipaje de mano es ilegal al considerar esta práctica abusiva.

²⁶ BERCOVITZ ÁLVAREZ, G., “Contratación del transporte y la navegación” ..., p. 7161.

²⁷ BERCOVITZ ÁLVAREZ, G., “Contratación del transporte y la navegación” ..., p. 7178.

²⁸ YZQUIERDO TOLSADA, M., *Responsabilidad Civil Extracontractual, Parte general.* (3ª ed.) Delimitación y especies. Elementos. Efectos o consecuencias. (3ª ed.). Editorial Dykinson, Madrid, 2017, p.221.

²⁹ VON TUHR, *Tratado de las obligaciones. T. II.* Editorial Reus, Madrid. 1934, p. 101. YZQUIERDO TOLSADA, M., *Responsabilidad Civil Extracontractual, Parte general* ..., p.227.

³⁰ YZQUIERDO TOLSADA, M., *Responsabilidad Civil Extracontractual, Parte general.* (3ª ed.) ..., p.221.

³¹ Según la autora MEDINA ÁLCOZ, “la asunción del riesgo por la víctima sirve para imputarle causalmente su daño y para excluir la responsabilidad del creador del riesgo, cuando éste no ha actuado de forma culpable”. En su obra, MEDINA ÁLCOZ ha manifestado que la aceptación del riesgo por parte de la víctima lo que supone es un desplazamiento “del riesgo creado al riesgo consentido”, lo que produce una “irresponsabilidad como consecuencia del riesgo (aceptado)” MEDINA ÁLCOZ, M., *La asunción del riesgo por parte de la víctima. Ries-*

gos taurinos y deportivos. Editorial Dykinson. Madrid. 2004, pp. 52 y 167. En la misma línea, puede verse el desarrollo de esta doctrina en mi reciente estudio DUEÑAS MARTINEZ, J., "Josh Norman y su participación en los encierros de San Fermín. La doctrina de la asunción del riesgo". Revista digital Sepin Julio de 2022. (SP/DOCT/119385).

³² ATAZ LÓPEZ, J., "Caso fortuito y fuerza mayor en el Código Civil y en la jurisprudencia del Tribunal Supremo: La distinción entre ambas nociones". En *Cuestiones clásicas y actuales del Derecho de daños: estudios Vol. I. En homenaje al profesor Dr. Roca Guillamón* / coord. por Joaquín Ataz López, José Antonio Cobacho Gómez; Juan Roca Guillamón. Editorial Aranzadi, Cizur Menor. 2021, p. 488.

³³ SELJAS QUINTANA, J.A., "Responsabilidad civil. Principios y fundamentos". En *Responsabilidad civil. Aspectos fundamentales* (2ª ed.). Editorial Sepin, Madrid, 2015, p. 38.

³⁴ Recordemos que nuestro ordenamiento jurídico no reconoce ninguna actividad en la que exista una responsabilidad civil objetiva pura, en la que no existan causas de exoneración y por tanto la responsabilidad civil sea inexcusable.

³⁵ YZQUIERDO TOLSADA, M., *Responsabilidad Civil Extracontractual, Parte general*. (3ª ed.) ..., pp. 223 y 224.

³⁶ ATAZ LÓPEZ, J., "Invocación oportuna del caso fortuito y de la fuerza mayor en pleitos de daños". *Daño y resarcimiento*. Director Mariano José Herrador Guardia. Editorial Sepin, Madrid. 2024, p. 259. ÁLVAREZ OLALLA, P, *Manual de Derecho de daños* ..., p.121.

³⁷ ATAZ LÓPEZ, J., "Caso fortuito y fuerza mayor en el Código Civil y en la jurisprudencia del Tribunal Supremo: La distinción entre ambas nociones" ..., pp. 500-503.

³⁸ Este autor recuerda que antes de la promulgación del Código Civil eran términos intercambiables y en su trabajo demuestra que en muchas ocasiones el Código Civil emplea uno u otro indistintamente.

³⁹ ATAZ LÓPEZ, J., "Invocación oportuna del caso fortuito y de la fuerza mayor en pleitos de daños" ..., p. 259.

⁴⁰ ÁLVAREZ OLALLA, P, *Manual de Derecho de daños*. (2ª ed.). Editorial Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor; Navarra, 2022, p.121.

⁴¹ YZQUIERDO TOLSADA, M., *Responsabilidad Civil Extracontractual, Parte general*. (3ª ed.) ..., p. 229.

⁴² La doctrina de la asunción del riesgo por parte de la víctima es una causa de exoneración de la responsabilidad civil para el agente. En estos casos, el riesgo es asumido en "actividades dañosas intrínsecamente peligrosas"; por ejemplo, en los festejos taurinos y las prácticas deportivas. En relación con la doctrina del riesgo nos remitimos a la obra de la civilista MEDINA ALCOZ, M., *La asunción del riesgo por parte de la víctima. Riesgos taurinos y deportivos* ..., p. 80 y 167.

⁴³ Así, por ejemplo, el art. 1.2 de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, establece que "en los supuestos de secuelas y lesiones temporales, la culpa exclusiva o concurrente de víctimas no conductoras de vehículos a motor que sean menores de catorce años o que sufran un menoscabo físico, intelectual, sensorial u orgánico que les prive de capacidad de culpa civil, no suprime ni reduce la indemnización y se excluye la acción de repetición contra los padres, tutores y demás personas físicas que, en su caso, deban responder por ellas legalmente". De esta forma, la norma niega la exoneración del agente por la culpa exclusiva de la víctima de un menor de catorce años, igual que el mencionado precepto determina que en los casos de los mayores de 14 años, la exención de la responsabilidad civil por será como máximo del 75%. De acuerdo con este artículo no podemos afirmar que, en los casos de daños corporales causados en la circulación de vehículos a motor, la culpa exclusiva de la víctima sea una causa de exoneración de la responsabilidad civil.

⁴⁴ ALBIEZ DOHRMANN, K.J., "Artículo 1602" en Bercovitz Rodríguez-Cano (director): *Comentarios al Código Civil*, T. VI. Editorial Tirant lo Blanch, Valencia. 2013, p. 11.336.

⁴⁵ ATAZ LÓPEZ, J., "Caso fortuito y fuerza mayor en el Código Civil y en la jurisprudencia del Tribunal Supremo: La distinción entre ambas nociones" ..., p. 490.

⁴⁶ FERRER TAPIA, B., *El contrato de transporte aéreo de pasajeros: sujetos, estatuto y responsabilidad ...*, p.237.

⁴⁷ Según el art. 5.1 c) “los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7, a menos que:

i) se les informe de la cancelación al menos con dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista, o

ii) se les informe de la cancelación con una antelación de entre dos semanas y siete días con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca un transporte alternativo que les permita salir con no más de dos horas de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de cuatro horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista, o

iii) se les informe de la cancelación con menos de siete días de antelación con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca tomar otro vuelo que les permita salir con no más de una hora de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de dos horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista”.

⁴⁸ Según el art. 5.4 del Reglamento 261/2004, la carga de la prueba de la correcta transmisión de la información corresponde al transportista.

⁴⁹ El transportista debe informar a los usuarios de los transportes alternativos existentes, incluso en aquellos casos en los no vaya a quedar exonerado de responsabilidad. BERCOVITZ ÁLVAREZ, G., “Contratación del transporte y la navegación” ..., p. 7168.

La Audiencia Provincial de Madrid ha condenado a la compañía área por la falta de información a los pasajeros después del retraso de un vuelo el día 12 de agosto de 2022 desde la localidad de Punta Cana, en República Dominicana, hasta Madrid [SAP Madrid, Sección 14ª, 61/2025 de 14 de febrero, Rec. 122/2024. (JUR\2025\86417)].

⁵⁰ Norma internacional que continua la línea del Convenio de Varsovia de 1929.

⁵¹ Según el art. 20 del Convenio de Montreal, “si el transportista prueba que la negligencia u otra acción u omisión indebida de la persona que pide indemnización, o de la persona de la que proviene su derecho, causó el daño o contribuyó a él, el transportista quedará exonerado, total o parcialmente, de su responsabilidad con respecto al reclamante, en la medida en que esta negligencia u otra acción u omisión indebida haya causado el daño o contribuido a él. Cuando pida indemnización una persona que no sea el pasajero, en razón de la muerte o lesión de este último, el transportista quedará igualmente exonerado de su responsabilidad, total o parcialmente, en la medida en que pruebe que la negligencia u otra acción u omisión indebida del pasajero causó el daño o contribuyó a él”.

⁵² El Convenio de Varsovia señalaba “todas las medidas necesarias”, mientras que como vemos el Convenio de Montreal promulga “todas las medidas razonablemente necesarias” (art. 21 Convenio de Varsovia).

⁵³ MEDINA ALCOZ, M., *La culpa exclusiva en la producción del daño contractual*. Editorial Dykinson, Madrid. 2003, p. 282. MONFORT FERRERO, M., “El contrato de transporte aéreo de pasajeros: la responsabilidad del transportista aéreo por los equipajes”. *Actualidad jurídica Aranzadi*, N° 423, 2000, pp. 1-6.

⁵⁴ A este respecto, aplicando el Convenio de Montreal, la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo establece que “la única causa de exoneración del transportista aéreo es que el daño haya sido causado por la propia víctima” (STS 17 de mayo de 2019).

⁵⁵ MONFORT FERRERO, M.J., “Responsabilidad por daños en la navegación aérea”. En *Derecho de daños*. Mario Enrique Clemente Meoro (dir.), María Elena Cobas Cobiella (dir.). Editorial Tirant lo Blanch, Valencia. 2021, p. 1325.

⁵⁶ LUBOMIRA KUBICA, M., “Responsabilidad civil en la navegación aérea (daños a terceros) en el Derecho civil español y en el Derecho comparado”. *El derecho aéreo entre lo público y lo privado: Aeropuertos, acceso al mercado, drones y responsabilidad*. Dir. GUERRERO LEBRÓN, M.J., & PEINADO GARCÍA, J.I., Coord. CONTRERAS DE LA ROSA, I., Editado

por la Universidad Internacional de Andalucía, Sevilla. 2017, pp. 366 y 367. MONFORT FERRERO, M.J., “Responsabilidad por daños en la navegación aérea” ..., p. 1326.

⁵⁷ ATAZ LÓPEZ, J., “Invocación oportuna del caso fortuito y de la fuerza mayor en pleitos de daños” ..., p. 259. CARRASCO PERERA, A., *Derecho de contratos*. (3ª ed.) Editorial Civitas-Thomson Reuters, Madrid. 2021, pp. 1084 y 1085.

⁵⁸ ATAZ LÓPEZ, J., “Caso fortuito y fuerza mayor en el Código Civil y en la jurisprudencia del Tribunal Supremo: La distinción entre ambas nociones” ..., p. 503.

⁵⁹ GIANFELICI, M.C., Caso fortuito y caso de fuerza mayor. (1 ed.) Editorial Abeledo-Perrot, Buenos Aires (Argentina), 1995, pp. 104 y 105.

⁶⁰ STS 28 de marzo de 1994, en este caso, la caída de una rama provoca daños indemnizables. Se prueba que la caída se debe a que se alcanzaron rachas de viento superiores a los 74 km/h. El Alto Tribunal señala que el condenado (Ayuntamiento de Burgos) podría haber tomado medidas que evitaran el daño (cortar las ramas). Por todo ello, no aprecia circunstancia exoneradora.

⁶¹ STS 20 de febrero de 1997, en este supuesto, las fuertes lluvias torrenciales provocan el desbordamiento del río y las inundaciones causan daños antijurídicos. El Tribunal condena a la Confederación Hidrológica del Segura a reparar los daños causados debido a su actitud “pasiva”; la sentencia considera que el Organismo, dentro de sus atribuciones, podría haber realizado tareas previas a las lluvias torrenciales que hubieran evitado el desbordamiento.

⁶² FERRER TAPIA, B., *El contrato de transporte aéreo de pasajeros: sujetos, estatuto y responsabilidad* ..., p.249.

⁶³ Como ejemplo, podemos ver las cancelaciones de vuelo que tuvieron lugar en 2020, debido a la pandemia del COVID-19, en estos casos, las compañías aéreas debieron devolver el precio pagado por los usuarios a pesar de que las cancelaciones se debían a la pandemia y las normas contrarían a la libertad de circulación que aprobaron todos los países.

⁶⁴ BERCOVITZ ÁLVAREZ, G., “Contratación del transporte y la navegación” ..., p. 7168.

⁶⁵ FERRER TAPIA, B., *El contrato de transporte aéreo de pasajeros: sujetos, estatuto y responsabilidad* ..., p.261.

⁶⁶ MONFORT FERRERO, M.J., “Responsabilidad por daños en la navegación aérea” ..., pp. 1327 y 1328.

⁶⁷ FERRER TAPIA, B., *El contrato de transporte aéreo de pasajeros: sujetos, estatuto y responsabilidad* ..., p.259.

⁶⁸ FERRER TAPIA, B., *El contrato de transporte aéreo de pasajeros: sujetos, estatuto y responsabilidad* ..., p.288.

⁶⁹ En la jurisprudencia menor podemos encontrar algún caso aislado que exonera al transportista por un fallo mecánico de la aeronave [SAP Barcelona (Sección 12ª) de 12 de marzo de 2003].

⁷⁰ BERCOVITZ ÁLVAREZ, G., “Estudio sobre la responsabilidad de las compañías aéreas por incumplimiento de horarios” *Estudios sobre consumo*. Nº 50, 1999, pp. 67-70. BERCOVITZ ÁLVAREZ, G., “Contratación del transporte y la navegación” ..., p. 7171.

⁷¹ En este caso, un fallo en el motor imposibilitó la realización del vuelo y, por tanto, el cumplimiento de la obligación.

⁷² Casuística que no es ajena a la responsabilidad civil. Así, la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo en el año 2014 consideró que existía fuerza mayor extraña a la conducción en un caso de colisión de un conductor con una piara de jabalís (STS 14 de mayo de 2014); en cambio, en el año 2015 en un supuesto similar de colisión contra otra piara de jabalís, el Alto Tribunal Civil no consideró la apreciación de la fuerza mayor, al señalar que “el cruce de una piara de jabalís no es un hecho extraño a la circulación, como lo acredita la multitud de siniestros que se producen en las carreteras con animales de caza” (STS 4 de febrero de 2015; en la misma línea, SSTS 11 de febrero de 2016; 3 de junio de 2016).

⁷³ En relación con la mediática huelga de controladores en España, en el puente de diciembre de 2010 es interesante señalar que se determinó la responsabilidad de AENA, como

rama de la Administración Pública en la Sentencia del Juzgado Central de lo Contencioso-administrativo N.º 7, 191/2012 de 12 julio 2012, Rec. 871/2011. (RJCA2012\435).

El Tribunal administrativo sostiene que la responsabilidad es de los trabajadores de AENA, funcionarios de este órgano público y que será AENA quien responda en su lugar del incumplimiento.

⁷⁴ LÓPEZ SANTANA, N., *El incumplimiento del contrato de viaje combinado por causa de huelga. La protección de turista*. Editorial Comares, Granada. 2003, pp. 4-15.

⁷⁵ FERRER TAPIA, B., *El contrato de transporte aéreo de pasajeros: sujetos, estatuto y responsabilidad ...*, p.262.

⁷⁶ SSTJUE de 22 de diciembre de 2008;12 de mayo de 2011 (a. C-294/10); 4 de mayo de 2017 (Petková y Petka, C-315/15); y 4 de abril de 2019 (C-501/17).

⁷⁷ En la misma línea, puede verse la SAP Palma de Mallorca 493/2012, de 21 de noviembre de 2012. Esta resolución, también resuelve un caso de cancelación del vuelo debido a una huelga de controladores franceses. La compañía no consigue justificar la cancelación debido a la huelga y el Tribunal condena a la compañía al pago de la compensación.

⁷⁸ Anteriormente, en la misma línea véase la Sentencia del Juzgado de lo Mercantil N.º 1 de Las Palmas de Gran Canaria, 105/2019 de 22 abril 2019, Rec. 605/2018. (JUR\2019\134327); Sentencia del Juzgado de Primera Instancia N.º 6 de Lleida, 6/2020 de 21 de enero 2020, Rec. 521/2019. (JUR\2023\14511); y Sentencia del Juzgado de Primera Instancia N.º 6 de Lleida, 105/2020 de 28 de octubre de 2020, Rec. 69/2020. (JUR\2023\47560); en esta última resolución, el Tribunal declara que la huelga no puede considerarse una circunstancia extraordinaria, independientemente de que sea una huelga lícita o ilícita,

⁷⁹ No en todos los casos la niebla densa se ha considerado una causa extraordinaria, así, por ejemplo, en la Sentencia del Juzgado de lo Mercantil N.º 1 de Oviedo, 19 abril 2011, Proc. 459/2010. (AC\2011\526). En este caso, el Juez sostiene que “el simple hecho de que existiera niebla no puede ser configurado como causa de fuerza mayor”.

⁸⁰ En este supuesto, la Audiencia Provincial de Barcelona no aplica la circunstancia exoneradora prevista en el art. 5.3 del Rg. 261/2004, debido a que la compañía no probó que el vuelo se canceló debido a la existencia de una niebla densa.

⁸¹ Recordemos que en España se aprobó un Estado de Alarma que, en otras cuestiones, limitaba la libre circulación de personas.

⁸² Rec. 1289/2023, JUR\2024\492571.

⁸³ El vuelo cancelado debería haber operado la línea aérea el 10 marzo de 2020 entre Delhi y Madrid con escala en Roma.

Por su parte, la compañía aérea abonó a los clientes el importe de los vuelos no disfrutados.

⁸⁴ El Tribunal de Granada establece que, una vez cancelado el vuelo, el transportista debe comprometerse a la devolución del importe o a ofrecer un transporte alternativo al usuario. De acuerdo con la sentencia, lo que no puede hacer la compañía es imponer a los pasajeros la aceptación de bonos que sustituyan el reembolso, debiendo por ello, recompensar a la parte demandada.

