

III. PRÁCTICA ESPAÑOLA RELATIVA
A DERECHO INTERNACIONAL Y RELACIONES
INTERNACIONALES / *PRACTICE OF SPAIN
RELATING TO INTERNATIONAL LAW AND
INTERNATIONAL RELATIONS*

Coordinada por
Helena TORROJA MATEU y José Luis IRIARTE ÁNGEL

**CANCELACIÓN DE VUELO Y FRUSTRACIÓN DE VIAJE
COMBINADO: ASPECTOS PROCESALES DE LA ACCIÓN DE
LA AGENCIA DE VIAJES CONTRA EL OPERADOR AÉREO**
*FLIGHT CANCELLATION AND FRUSTRATION OF PACKAGE
TRAVEL: PROCEDURAL ASPECTS OF THE TRAVEL
AGENCY'S ACTION AGAINST THE AIRLINE OPERATOR*

Marta CASADO ABARQUERO*

Palabras clave: Viaje combinado, competencia judicial internacional, cancelación de vuelo.

Keywords: Package travel, international jurisdiction, flight cancellation.

SUMARIO: 1. PLANTEAMIENTO DE LA CUESTIÓN. 2. MARCO JURÍDICO. 3. CUESTIONES DE COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL. 3.1. Cláusulas de elección de tribunal. 3.2. Foro especial en material contractual. 4. CONSIDERACIONES FINALES.

1. PLANTEAMIENTO DE LA CUESTIÓN

Las agencias de viajes son empresas habilitadas para el ejercicio de actividades de asesoramiento, intermediación y organización de servicios turís-

* Profesora contratada doctora en la Universidad de Deusto (marta.casado@deusto.es).

ticos¹. Cuando esa actividad se centra, total o parcialmente, en la comercialización y venta de servicios turísticos de transporte que van a ser prestados por un operador o compañía aérea y por causa imputable a esta última la prestación del servicio de transporte resulta fallida, la agencia de viajes puede resultar responsable frente al cliente.

En el presente trabajo se pretende analizar sólo una pequeña parte de los problemas que esta situación plantea, circunscribiéndose a los supuestos en los que la agencia de viajes compensa al cliente por los daños íntegros causados por la cancelación de un vuelo y, en un segundo estadio, pretende repercutir tales gastos a la compañía aérea.

Pensemos un supuesto en el que una agencia de viajes española organiza y comercializa un viaje de estudios a Roma de 4 días, que incluye transporte, alojamiento y visitas guiadas a monumentos de interés. El vuelo de ida se hace vía conexión con Frankfurt pero el primer tramo del mismo es cancelado por el operador de transportes sin aviso previo y sin ofrecer a los afectados una verdadera alternativa que permita la efectiva realización del viaje de estudios con la totalidad de los servicios contratados desde hacía tiempo. La agencia de viajes se ve obligada a devolver al centro de estudios la totalidad del precio del viaje, que éste había adelantado. El 85% del precio estaba destinado a pagar los servicios contratados por la agencia de viajes; y el 15% restante, el beneficio que ésta esperaba obtener con la operación. La agencia de viajes intenta solicitar la devolución de los gastos a los diferentes proveedores pero, finalmente, sólo puede recuperar una pequeña parte. La compañía aérea devuelve el precio de los billetes y abona a los pasajeros una indemnización en concepto de derecho a compensación de 250 euros. Imaginemos que la agencia de viajes pretende reclamar a la compañía aérea el daño emergente y la ganancia dejada de obtener. Ante qué tribunales podría interponer la demanda.

Se trata de una cuestión aparentemente sencilla y concreta pero cuya respuesta exige analizar una serie de cuestiones previas que condicionan la respuesta dada a la cuestión.

Así, en primer lugar, es preciso subrayar que las agencias de viaje se clasifican en mayoristas, minoristas y mayoristas-minoristas. Las primeras son las que proyectan, elaboran y organizan los servicios turísticos para su ofrecimiento a las agencias minoristas, no pudiendo ofrecer sus productos directamente a usuarios y consumidores. Por su parte, las agencias minoristas son

¹ Así es como se definían las agencias de viaje en el artículo 1 del Real Decreto 271/1988, de 25 de marzo, por el que se regulaba el ejercicio de las actividades propias de las Agencias de Viajes. Esta norma fue derogada mediante el Real Decreto 39/2010, de 15 de enero (*BOE* núm. 30, de 4 de febrero de 2010), puesto que era preciso que fueran las propias comunidades autónomas las que, en el ejercicio de sus competencias, adaptaran las correspondientes normas de ordenación del sector a la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior, *DOUE* L 376/36, de 27 de diciembre de 2006.

aquéllas que, o bien comercializan el producto de las agencias mayoristas con la venta directa a la persona usuaria o consumidora, o bien proyectan, elaboran, organizan y/o venden todos los servicios turísticos directamente a la persona usuaria, no pudiendo ofrecer sus productos a otras agencias. Finalmente, las agencias mayoristas-minoristas son aquéllas que pueden simultanear las actividades de las dos anteriores².

Pues bien, cuando el consumidor ha contratado un viaje combinado con una agencia de viajes, la relación creada entre ambos se regula por las normas que trasponen al ordenamiento interno la Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados³. En el caso del ordenamiento jurídico español, por los artículos 150 a 170 del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias (TRLGDCU).

En concreto, el artículo 13 de la Directiva comunitaria establece la obligación de los Estados miembros de garantizar que el organizador del viaje combinado resulte responsable de la ejecución de los servicios de viaje incluidos en el contrato de viaje combinado, con independencia de que estos servicios vayan a ser ejecutados por el organizador o por otros prestadores de servicios de viaje. Ampliando este mandato, el artículo 161.1 TRLGDCU extiende tal responsabilidad a los minoristas de viajes combinados al establecer que “*Los organizadores y los minoristas de viajes combinados responderán frente al viajero del correcto cumplimiento de los servicios de viaje incluidos en el contrato en función de las obligaciones que les correspondan por su ámbito de gestión del viaje combinado, con independencia de que estos servicios los deban ejecutar ellos mismos u otros prestadores*”. Esto no obstante, en los supuestos en que el organizador del viaje o el minorista abonen una compensación al consumidor, el mismo artículo prevé la posibilidad de repetir contra el causante efectivo del daño, reconociendo el derecho a solicitar el resarcimiento a terceros que hayan contribuido a que se produjera el hecho que dio lugar a la compensación, a la reducción del precio o al cumplimiento de otras obligaciones.

En este contexto es en el que se plantean las cuestiones de competencia judicial internacional que pretendemos abordar en este modesto trabajo.

2. MARCO JURÍDICO

En materia de responsabilidad del transportista en el marco del transporte aéreo de pasajeros existen principalmente dos regímenes de respon-

² Esta clasificación, que han mantenido la práctica totalidad de normas autonómicas, se recogía ya en el artículo 3 del derogado Real Decreto 271/1988.

³ *DOUE* núm. 326, de 11 de diciembre de 2015.

sabilidad. En primer término, el derivado del conocido como Reglamento de compensación⁴, que establece un régimen estandarizado e inmediato de reparación. En segundo término, el derivado del Convenio de Montreal⁵, que regula las condiciones en las que los pasajeros perjudicados pueden entablar acciones destinadas a obtener una indemnización de daños y perjuicios con carácter individual y que requiere un análisis individualizado, caso por caso, del alcance de los daños indemnizables sufridos. Este segundo, a diferencia del primero, contiene además normas de competencia judicial internacional. Así, en su artículo 33 establece que una acción de indemnización de daños, distintos del daño resultante de la muerte o lesiones del pasajero, deberá interponerse, a elección del demandante, ante los tribunales del territorio del Estado contratante en que el transportista tenga su domicilio, oficina principal u oficina por cuyo conducto se celebró el contrato, o ante los tribunales del lugar de destino.

Sin embargo, el Convenio de Montreal unifica ciertas reglas en el ámbito del transporte aéreo internacional entre las que no se encuentra el régimen de responsabilidad del transportista con ocasión de la cancelación de un vuelo. Así pues, el Convenio de Montreal no es aplicable a este tipo de supuestos⁶. Por ello, la competencia judicial internacional de los órganos jurisdiccionales nacionales ante los que se interpone una demanda presentada exclusivamente sobre la base del Reglamento de compensación debe regirse exclusivamente por lo establecido en el Reglamento Bruselas I bis⁷.

3. CUESTIONES DE COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL

3.1. Cláusulas de elección de tribunal

No es infrecuente que los contratos de transporte aéreo recojan entre sus condiciones generales una cláusula por la que el operador o compañía aérea impone al pasajero el sometimiento a los tribunales de determinado territorio (generalmente los juzgados y tribunales del lugar en el que radica su

⁴ 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 embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos (*DOUE* núm. 46, de 17 de febrero de 2004)

⁵ Convenio de Montreal, de 28 de mayo de 1999, sobre la unificación de ciertas reglas del transporte aéreo internacional (en adelante Convenio de Montreal (*BOE* núm. 122, de 20 de mayo de 2004). Este Convenio fue adoptado por la Unión Europea mediante Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001 (*DOUE* núm. 194, de 18 de julio de 2001), y entró en vigor el día 28 de junio de 2008.

⁶ Sobre el concepto de cancelación del art. 2.1 del Reglamento 261/2004/CE, la STJUE de 13 de octubre de 2011 (*Sousa Rodríguez y otros*, C-83/10) declara que no se refiere exclusivamente al supuesto en que el avión no haya despegado, sino que incluye los casos en que el avión ha despegado pero después se ve obligado a regresar al aeropuerto de origen y los pasajeros hayan sido transferidos a otros vuelos.

⁷ En este sentido, véase, la STJUE de 9 de julio de 2009, *Rehder*, C204/08, apartado 27 y 28; o la sentencia STJUE de 10 de marzo de 2016, *Flight Refund Ltd Belgische Staat*, C-94/14 apartado 4.

establecimiento principal), y al Derecho u ordenamiento jurídico del mismo, buscando la doble identidad *forum-ius* que le permite un notable ahorro de costes procesales y una mayor familiaridad o conocimiento del Derecho aplicable, en detrimento del derecho de acceso a la jurisdicción del pasajero.

Desde el punto de vista del pasajero o consumidor, cuando el contrato de transporte forma parte de un viaje combinado, la eficacia de esta cláusula de elección de foro resulta menoscabada por la regulación que el Reglamento Bruselas I bis efectúa de los mismos en la sección dedicada a la regulación de los contratos celebrados por los consumidores⁸. Recordemos que cuando un contrato es encuadrado dentro de esta categoría, el Reglamento Bruselas I bis niega su eficacia a menos que sean posteriores al nacimiento del litigio; o que amplíe al consumidor el elenco de tribunales potencialmente competentes; o que el consumidor y su cocontratante estén ambos domiciliados o con residencia habitual en el mismo Estado miembro en el momento de la celebración del contrato y atribuyan competencia a los órganos jurisdiccionales de dicho Estado miembro (artículo 19).

Cuando el contrato de transporte de pasajeros no está incluido en un contrato de viaje combinado, el régimen jurídico del Reglamento en materia de contratos celebrados por consumidores no resulta de aplicación. De hecho, este tipo de contratos aisladamente considerados está expresamente excluido del régimen especial de protección puesto que no forma parte de un contrato que por un precio global ofrece una combinación de viaje y alojamiento (artículo 17.3). No obstante, el hecho de que el Reglamento Bruselas I bis permita la celebración de este tipo de acuerdos no quiere decir que tales cláusulas sean legales en todo caso. La vinculación del consumidor con cláusulas de elección de foro (o incluso de elección de ley) insertas en un contrato de adhesión puede venir condicionada por la *lex contractus*. En este sentido, será la ley aplicable al contrato de transporte la que determine si la cláusula de elección de foro es abusiva y/o si ha sido efectivamente incorporada al contrato de transporte. Así, la *lex contractus* puede negar la eficacia de este tipo de cláusulas si, conforme a la misma, se concluye que la cláusula de elección de tribunal es abusiva y/o no ha sido incorporada correctamente al contrato⁹. Esto sucede en los supuestos en que resulta aplicable la ley de

⁸ CASTELLANOS RUIZ, Esperanza. “Novedades sobre la jurisdicción competente en los contratos internacionales de transporte aéreo de pasajeros —Reglamento Bruselas I-BIS y Convenio de Montreal—”, *Revista Aranzadi de derecho patrimonial*, vol. 51, 2020.

⁹ En este punto, es interesante traer a colación la sentencia del Tribunal Supremo 554/2021, de 20 de julio (ECLI:ES:TS:2021:3073), también conocida como Sentencia Ryanair. La Sala de lo Civil, del Tribunal Supremo ha declarado nulas determinadas cláusulas del condicionado general del contrato aéreo de pasajeros de Ryanair. Entre ella, la cláusula de sumisión al derecho irlandés de la interpretación del contrato. El Supremo considera que esa cláusula es abusiva porque la sumisión a la ley irlandesa “*causa un desequilibrio importante entre los derechos y obligaciones de las partes y obstaculiza el ejercicio de acciones judiciales o de recursos por parte del consumidor*”, ya que “*tiene como resultado que el consumidor español deba informarse del contenido de la ley irlandesa si quiere conocer sus derechos y obligaciones contractuales y probar el contenido de dicha ley en cualquier reclamación judicial*”. Consi-

un Estado Miembro puesto que éste se encuentra vinculado por lo dispuesto en la Directiva 93/13, sobre cláusulas abusivas en contratos celebrados con consumidores¹⁰. El artículo 3 de la misma establece que se considerarán abusivas cuando, “*contrariamente a las exigencias de la buena fe, causen en detrimento del consumidor un desequilibrio importante entre los derechos y obligaciones de las partes que se derivan del contrato*”. Además, el Anexo de Directiva contiene una lista indicativa y no exhaustiva de cláusulas que pueden ser declaradas abusivas, entre las que se encuentran aquellas que pueden “*suprimir u obstaculizar el ejercicio de acciones judiciales o de recursos por parte del consumidor*”¹¹. EL TJUE ha declarado en reiteradas ocasiones que la Directiva 93/13, sobre cláusulas abusivas en contratos celebrados con consumidores, constituye una norma general de protección de los consumidores que se aplica en todos los sectores de la actividad económica, incluido el del transporte aéreo¹².

Todo lo referido resulta aplicable en los supuestos en que es el pasajero quien demanda al operador aéreo. Pero ¿qué sucede cuando es la agencia de viajes que comercializó el vuelo la que en el ejercicio del derecho de repetición anteriormente mencionado se dirige contra la compañía aérea? ¿cabría defender la eventual eficacia o ineficacia de la cláusula atributiva de jurisdicción, pese a que la agencia de viajes no tiene la condición de consumidor o parte débil de la relación contractual?

Con independencia de que el Reglamento Bruselas I bis les reconozca o no eficacia en función de si se trata de un contrato de transporte que forma parte de un viaje combinado o no, un argumento principal nos lleva a defender la eventual ineficacia de la cláusula atributiva de jurisdicción frente a la agencia de viajes: las únicas partes vinculadas por el eventual acuerdo de elección que figura en las condiciones generales de transporte de la compañía aérea son las partes contractuales, es decir, el pasajero y el operador de transporte

dera que “*para enjuiciar el carácter abusivo de la cláusula de elección de ley no hay que acudir a ningún Derecho nacional (en este caso, ni el irlandés ni el español), sino que el estándar de abusividad deriva del propio Reglamento Roma I, puesto que determina la ley aplicable a un contrato en defecto de elección. Conforme a su art. 5, en el caso de un contrato de transporte de pasajeros, el Derecho aplicable al contrato sería la ley española si: (i) el consumidor tiene su residencia habitual en España; y (ii) además, el lugar de origen o destino de viaje se localiza en nuestro país. Es decir, sin la cláusula de elección, los contratos de Ryanair con los consumidores con residencia en España se someterían, en la mayor parte de los casos, a la ley española. Mientras que, con la inclusión de la cláusula, quedan sometidos a la ley irlandesa. Lo que, entre otras consecuencias, tiene como resultado que el consumidor español deba informarse del contenido de la ley irlandesa si quiere conocer sus derechos y obligaciones contractuales y probar el contenido de dicha ley en cualquier reclamación judicial*”. Además, el Supremo resalta que la cláusula es incompleta y puede inducir a error al consumidor, porque da a entender que únicamente se aplica al contrato la ley irlandesa, sin informarle de que también le ampara la protección que le garantizan las disposiciones imperativas del Derecho de transporte aéreo de pasajeros.

¹⁰ Directiva 93/13/CEE del Consejo, de 5 de abril de 1993, sobre las cláusulas abusivas en los contratos celebrados con consumidores (DOUE núm. 95, de 21 de abril de 1993).

¹¹ Punto 1, letra g), del anexo de la Directiva

¹² En materia de ley aplicable STJUE de 18 de noviembre de 2020, *Ryanair DAC y DelayFix*, C-519/19, pár. 52; y STJUE de 6 de julio de 2017, *Air Berlín*, C-290/16, pár.44.

aéreo que emite el billete. En este sentido se ha pronunciado el TJUE con ocasión del transporte marítimo de mercancías, quien ha considerado que, a menos que el tercero (en este caso la agencia de viajes) haya prestado el consentimiento inicial, sólo quedará vinculado por la cláusula de elección de foro en la medida en que el derecho aplicable al contrato determine que este tercero se ha subrogado en los derechos y obligaciones de una de las partes originarias del contrato de transporte en el que se incluía la cláusula atributiva de jurisdicción¹³.

Pues bien, la lectura del artículo 23 del Reglamento de Compensación no parece que permita defender la subrogación de la agencia de viajes en la posición del pasajero, sino simplemente el derecho de aquélla a solicitar del operador aéreo *“el reembolso de los gastos o una compensación con arreglo a la legislación aplicable en la materia”*. Tampoco el artículo 161.1 *in fine* TRLG-DCU avala una conclusión diferente, puesto que reconoce el derecho del minorista a *“solicitar el resarcimiento a terceros que hayan contribuido a que se produjera el hecho que dio lugar a la compensación, a la reducción del precio o al cumplimiento de otras obligaciones”*.

3.2. Foro especial en material contractual

En el supuesto en que no existiera un acuerdo de elección de tribunal, la competencia judicial internacional vendría determinada por el foro especial en materia contractual o por el foro general del domicilio del demandado.

En este punto la duda se plantea en relación con el foro especial puesto que es preciso dilucidar es si el derecho a la compensación de daños que la agencia de viajes ostenta frente el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo tiene o no naturaleza contractual, toda vez que el contrato de transporte existe entre la compañía aérea y el pasajero (no entre la compañía aérea y la agencia de viajes).

La jurisprudencia del TJUE en esta materia parece abogar por la calificación contractual de este derecho de compensación. En este punto, el Tribunal de Justicia ya ha declarado que la noción “material contractual” debe interpretarse en un sentido amplio, incluyendo en la misma *“todas las obligaciones que nacen de un contrato cuyo incumplimiento se invoca para justificar la*

¹³ STJCE de 9 de noviembre de 2000, *Coreck Maritime*, asunto C-387/98, pág. 23. Además, esta sentencia establece, para los supuestos en que el derecho nacional aplicable determine que el tercero no ha sucedido a una de las partes originarias del contrato en sus derechos y obligaciones, que corresponde al tribunal que conoce del litigio verificar que dicho tercero ha dado su consentimiento a la cláusula atributiva de competencia (pág. 26). Esta sentencia sigue la línea jurisprudencia trazada anteriormente por las sentencias del tribunal europeo en los asuntos *Tilly Russ/Nova* (STJUE de 19 de junio de 1984, asunto C-71/83) o *Castelleti* (STJCE de 16 de marzo de 1999, asunto C-159/97). Fuera del ámbito del transporte marítimo, esta doctrina ha sido aplicada por el TJUE en sus sentencias *Leventis y Vafeias* (STJUE de 28 de junio de 2017, asunto C-436/16), o *CDC Hydrogen Peroxide* (STJUE de 21 de mayo de 2015, asunto C-352/13).

acción del demandante"¹⁴. Es decir, lo relevante no es tanto la identidad de las partes procesales, como la causa de la acción que se ejercita¹⁵. Resulta evidente que la obligación de la compañía aérea de responder frente a la agencia de viajes deriva del contrato de transporte puesto que así lo dispone el Reglamento de compensación¹⁶.

En definitiva, debemos concluir que esta acción de la agencia de viajes frente al operador aéreo está incluida dentro del concepto de "materia contractual" del artículo 7.1 del Reglamento Bruselas I *bis*.

Aclarado este extremo, y teniendo en cuenta que el contrato de transporte se configura como un contrato de prestación de servicios es preciso analizar las directrices del Tribunal de Justicia de la Unión Europea relativas al lugar de ejecución del mismo. Es ampliamente conocida la jurisprudencia del tribunal europeo que considera en caso de transporte aéreo de personas desde un Estado miembro con destino a otro Estado miembro, llevado a cabo en ejecución de un contrato celebrado con una única compañía aérea que es el transportista efectivo, que el tribunal competente para conocer de una demanda de compensación basada en dicho contrato de transporte y en el Reglamento n° 261/2004 es, a elección del demandante, aquel en cuya demarcación se halle el lugar de salida o el lugar de llegada final del avión¹⁷. Esta misma interpretación del lugar de prestación de servicio ha sido igualmente defendida por el tribunal europeo en los supuestos en que existe uno o varios vuelos de conexión. Así, el lugar de llegada final también constituye lugar de ejecución del vuelo de conexión, aun cuando el transporte en los dos vuelos sea ejecutado por dos transportistas aéreos distintos, la reclamación se base en un incidente que ha tenido lugar en el primero de dichos vuelos y éste haya sido realizado por un transportista aéreo que no es quien contrata con los pasajeros afectados¹⁸.

¹⁴ STJUE de 15 de junio de 2017, *Kareda*, C-249/16, pág. 30. Esta interpretación amplia fue la que sirvió al TJUE para entender que una acción de repetición entre los codeudores solidarios de un contrato de préstamo está incluida en la «materia contractual» mencionada en el artículo 7.1 del Reglamento Bruselas I *bis*.

¹⁵ CORDERO ÁLVAREZ, Clara Isabel. "Cuestiones de competencia judicial internacional en el ejercicio del derecho de compensación de los pasajeros en el transporte aéreo en la Unión Europea", *La Ley mercantil*, vol. 49 (julio-agosto), 2018.

¹⁶ Especialmente elocuente es el artículo 3.5 del Reglamento, cuyo tenor literal dispone que «*El presente Reglamento será aplicable a cualquier transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que proporcione transporte a los pasajeros a los que se hace referencia en los apartados 1 y 2. Cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que no tenga contrato con el pasajero dé cumplimiento a obligaciones en virtud del presente Reglamento, se considerará que lo hace en nombre de la persona que tiene un contrato con el pasajero*».

¹⁷ STJUE de 9 de julio de 2009, *Rehder*, C-204/2008, pág. 47. Sobre esta sentencia, véase el interesante comentario de JIMÉNEZ BLANCO, Pilar. "La aplicación del foro contractual del Reglamento de Bruselas I a los contratos de transporte aéreo de pasajeros: comentario a la STJCE, Asunto C-204/08: Peter Rehder c. Air Baltic Corporation", *Diario La Ley*, núm. 7294, 2009.

¹⁸ STJUE de 7 de marzo de 2018, *Flightright* C-274/2016. Siguiendo esta interpretación extensiva, STJUE de 3 de febrero de 2022, *LOT Polish Airlines*, C-20/21 (comentada por SPINEANU MATEI, Octavia. "Concepto de lugar de cumplimiento de la obligación que sirva de base a la demanda en contratos

4. CONSIDERACIONES FINALES

Las cuestiones analizadas ponen de relieve las dificultades que plantea la actuación de las agencias de viaje en el ámbito de la comercialización de servicios de transporte de pasajeros, dificultades íntimamente relacionadas con la calificación de las relaciones jurídicas subyacentes, que vinculan a la agencia de viajes con el operador aéreo, a la agencia de viajes con el cliente, y al operador aéreo con el pasajero.

de transporte aéreo: TJ, Sala Novena, S 3 Feb. 2022. Asunto C-20/21: LOT Polish Airlines”, *La Ley Unión Europea*, núm. 103, 2022).

