

Revista de Derecho del Transporte

Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

Rdt · 2026 · N.º 37



EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO

MUGIKORTASUN
JASANGARRIAREN SAILA
DEPARTAMENTO DE
MOVILIDAD SOSTENIBLE

Mugikortasun Iraunkorrerako Estrategia Zuzendaritza
Dirección de Estrategia para la Movilidad Sostenible

SUMARIO

	Pág.
DOCTRINA	
MARÍA JESÚS GUERRERO LEBRÓN, <i>La transmisión del billete aéreo: análisis jurídico y perspectivas regulatorias</i>	11
M. ^a VICTORIA PETIT LAVALL, <i>Hacia un concepto amplio de salvamento marítimo</i> .	29
FLORENTINO-GREGORIO RUIZ YAMUZA, <i>Cultura justa, el camino desde el mundo de las ideas al Derecho positivo, en especial, al Derecho aeronáutico</i>	55
DIEGO CRUZ RIVERO, <i>Incomparecencia y derecho de desistimiento del pasajero en el contrato de transporte aéreo</i>	77
CAMILLA DELLA GIUSTINA y PIERRE DE GIOIA CARABELLESE, <i>Automation and Automatic Notions around the Unmanned Vehicles</i>	121
UNAI BELINTXON MARTÍN, <i>La determinación como exclusiva y excluyente, o adicional, del acuerdo atributivo de jurisdicción normativizado en el artículo 31 del Convenio de Ginebra de 1956: un debate en ciernes y últimas tendencias</i>	145

SECCIONES

TRANSPORTE TERRESTRE	
A. Legislación	175
I. Nacional.....	175
II. Autonómica.....	177
B. Jurisprudencia	178
I. Tribunal de Justicia de la Unión Europea.....	178
II. Tribunal Supremo	181
III. Audiencia Nacional	182
IV. Tribunales Superiores de Justicia	183
1. Taxis y autorizaciones VTC.....	183
2. Juntas Arbitrales del Transporte.....	187
V. Audiencias Provinciales	191

	Pág.
1. Transporte nacional de mercancías por carretera	191
<i>a)</i> Contrato de transporte continuado.....	191
<i>b)</i> Acción directa del porteador efectivo	192
<i>c)</i> Responsabilidad del porteador	192
<i>d)</i> Mercancías peligrosas.....	194
<i>e)</i> Otras cuestiones	194
2. Transporte internacional de mercancías por carretera (CMR).....	195
<i>a)</i> Responsabilidad del transportista.....	195
<i>b)</i> Prescripción de la acción	198
C. Derecho de la competencia	200
I. Informes	200
II. Expedientes sancionadores y de vigilancia	200
D. Recensiones y bibliografía	202
I. Bibliografía.....	202

TRANSPORTE MARÍTIMO

A. Noticias	205
B. Legislación	211
I. Nacional.....	211
1. Contaminación marina.....	211
2. Marina mercante.....	212
3. Salvamento marítimo	213
4. Gente de mar	214
II. Unión Europea	216
1. Contaminación marina.....	216
2. Seguridad marítima.....	217
3. Gente de mar	219
III. Convenios y otros instrumentos internacionales	220
C. Jurisprudencia	220
I. Nacional.....	220
1. Tribunal Supremo.....	220
2. Tribunales Superiores de Justicia	222
II. Comentarios de jurisprudencia	225
1. «Caducidad en la reclamación por transporte marítimo internacional de mercancías. Comentario a la STS 173/2026, de 5 de febrero» .	225

	Pág.
2. «Cobertura del seguro marítimo de mercancías perecederas, prueba del vicio propio e intereses moratorios del art. 20 LCS. Comentario a la SAP Valencia 251/2024, de 12 de noviembre».....	235
D. Recensiones y bibliografía	254
I. Recensiones	254
1. Iñaki ZURUTUZA ARIGITA, <i>Hacia un régimen jurídico de la navegación marítima automatizada</i> , Madrid, Aranzadi La Ley, 2025, 301 pp., ISBN 978-84-1085-494-9	254
II. Bibliografía.....	259

TRANSPORTE AÉREO Y MULTIMODAL

A. Noticias	269
I. Internacional	269
II. Europa.....	271
III. Nacional	273
B. Legislación	273
I. Legislación comunitaria.....	273
II. Legislación estatal	286
III. Crónica ejecutiva: novedades legislativas en materia de sostenibilidad aplicada al sector aéreo.....	301
C. Reseñas de jurisprudencia	303
I. Transporte aéreo	303
II. Laboral y de seguridad social.....	306
D. Derecho de la competencia	321
I. Comisión Europea	321
1. Concentraciones.....	321
E. Recensiones y bibliografía	321
I. Bibliografía.....	321

SEGUROS

A. Legislación	331
B. Jurisprudencia	332
I. Reseñas de jurisprudencia	332
1. Seguros marítimos	332

	Pág.
<i>a)</i> Buques	332
<i>b)</i> Mercancías y flete.....	334
<i>c)</i> Embarcaciones de recreo	335
2. Seguros terrestres	336
<i>a)</i> Legislación aplicable y competencia judicial.....	336
<i>b)</i> Seguro de transporte de mercancías	337
<i>c)</i> Seguros de responsabilidad civil (RC)	350
<i>d)</i> Seguro de viajeros	363
<i>e)</i> Otros.....	366
3. Seguros aéreos	366
C. Recensiones y bibliografía	367
I. Bibliografía.....	367

DOCTRINA

LA TRANSMISIÓN DEL BILLETE AÉREO: ANÁLISIS JURÍDICO Y PERSPECTIVAS REGULATORIAS*

María Jesús GUERRERO LEBRÓN

Catedrática de Derecho Mercantil

Universidad Pablo de Olavide de Sevilla

RESUMEN

El trabajo analiza la posibilidad de transferir los billetes de transporte aéreo en el marco jurídico español, partiendo de su configuración como intransferible conforme al art. 93 de la Ley de Navegación Aérea. Se incide en la necesidad de distinguir la función legitimadora y facilitadora de la prueba que cumple el billete de la propia posición acreedora que ocupa el pasajero en la relación jurídica obligacional del transporte, que sí sería transmisible. No obstante, se muestra el impacto que las obligaciones que se imponen a las aerolíneas sobre datos de pasajeros, tanto por razones de seguridad y prevención del terrorismo, como para facilitar la gestión de posibles accidentes, tiene en su propia operativa comercial. Queda patente, sin embargo, que dichas normas no representan obstáculos absolutos, particularmente si observamos el régimen de los viajes combinados, que pueden incluir transporte aéreo, y que deben, por exigencia de la normativa, poderse ceder, siempre que el pasajero asuma el coste de la cesión. Por otra parte, se presentan las plataformas digitales que están proliferando en el mercado y que permiten la reventa o cesión de billetes, así como varias iniciativas normativas adoptadas en otros países. Finalmente, se exponen las distintas opciones de política legislativa que podrían barajarse en caso de que se plantease una reforma, valorando igualmente si no sería más conveniente dejar que el propio mercado siga su curso evolutivo, limitando las intervenciones normativas a asegurar un efectivo control de la transparencia de las condiciones generales.

Palabras clave: transferibilidad del billete, función probatoria, función legitimatoria, plataformas de reventa, protección de datos, prevención del terrorismo, gestión de accidentes aéreos.

SUMARIO: I. INTRODUCCIÓN.—II. NATURALEZA JURÍDICA DEL BILLETE AÉREO: ART. 93 LNA.—III. LA POSIBLE TRANSFERENCIA DE LA POSICIÓN ACREEDORA EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO EN EL RÉGIMEN ESPAÑOL: ¿DERECHO PERSONALÍSIMO?—IV. LA IMPORTANCIA DE LOS DATOS DEL PASAJERO Y SU INCIDENCIA EN LA CESIÓN DEL BILLETE: 1. Normativa en materia de seguridad transfronteriza y de

* Fecha de recepción del trabajo: 30/11/2025. Fecha de aceptación del trabajo: 30/12/2025.

Este trabajo es una versión revisada de la ponencia presentada y defendida en el *IX Congreso Internacional de Transporte*, celebrado en Benicàssim (Castellón) del 1 al 3 de octubre de 2025. Se enmarca asimismo en el proyecto de investigación que codirijo, junto con Belén González Fernández, titulado «Modernización de la regulación del transporte de pasajeros y de carga: sostenibilidad, conectividad y agilización de las resoluciones de conflictos» (PID2023-149939NB-I00).

prevención de delitos graves y de terrorismo. 2. Normativa relativa a la gestión de accidentes. 3. Otras normas que pueden afectar a la cesión del billete.—V. LA COMPARACIÓN CON LOS VIAJES COMBINADOS: UNA ANALOGÍA RELEVANTE.—VI. OPCIONES DISPONIBLES EN EL MERCADO: PLATAFORMAS DE REVENTA Y CESIÓN DE BILLETES.—VII. INICIATIVAS NORMATIVAS EN OTROS PAÍSES.—VIII. OPCIONES DE POLÍTICA LEGISLATIVA.—IX. BIBLIOGRAFÍA.

Transferability of Air Tickets: legal analysis and regulatory perspectives

ABSTRACT

This paper examines the possibility of transferring airline tickets under the Spanish legal framework, starting from their legal characterisation as non-transferable pursuant to Article 93 of the Air Navigation Act. It highlights the need to distinguish between the legitimating and evidentiary function performed by the ticket, and the creditor's position held by the passenger within the contractual relationship of carriage, which would in principle be transferable. The study then analyses the impact that passenger-data obligations imposed on airlines —both for security and anti-terrorism purposes and for the management of potential accidents— have on their commercial operations. It is shown, however, that these rules do not constitute absolute obstacles to transferability, particularly when considering the regime applicable to package travel, which may include air transport and must, by law, be capable of being transferred, provided that the passenger assumes the cost of the substitution. The paper also examines the digital platforms that have proliferated in recent years and which enable the resale or reassignment of airline tickets, together with several legislative initiatives adopted in other jurisdictions. Finally, it outlines the different policy options that could be considered should a reform be pursued, while also assessing whether it might be preferable to allow market practices to evolve naturally, limiting regulatory intervention to ensuring effective oversight of the transparency of standard terms and conditions.

Keywords: transferability of airline tickets; evidentiary function; legitimating function; resale platforms; data protection; counter-terrorism; air-accident management.

SUMMARY: I. INTRODUCTION.—II. LEGAL NATURE OF THE AIR TICKET: ART. 93 SPANISH AIR NAVIGATING ACT.—III. THE POSSIBLE TRANSFER OF THE CREDITOR'S POSITION IN THE AIR TRANSPORT CONTRACT UNDER SPANISH LAW: A PERSONAL RIGHT?—IV. THE IMPORTANCE OF PASSENGER DATA AND ITS IMPACT ON TICKET TRANSFER: 1. Cross-border security and serious crime and terrorism prevention regulations. 2. Regulations relating to accident management. 3. Other rules that may affect ticket transfer.—V. COMPARISON WITH PACKAGE TRAVEL: A RELEVANT ANALOGY.—VI. OPTIONS AVAILABLE ON THE MARKET: TICKET RESALE AND TRANSFER PLATFORMS.—VII. REGULATORY INITIATIVES IN OTHER COUNTRIES.—VIII. LEGISLATIVE POLICY OPTIONS.—IX. BIBLIOGRAPHY.

I. INTRODUCCIÓN

La reflexión sobre la posible transmisión del billete aéreo surgió a raíz de una experiencia vivida recientemente con mis hijos. Habíamos programado un viaje familiar, con hoteles ya reservados y billetes de avión emitidos. Sin embargo, a mi hija con la que pensaba viajar le surgió un imprevisto, y, en cambio, mi hijo estaba disponible y dispuesto a pasar las vacaciones conmigo. Me encontraba, por tanto, con un par de billetes a nombre de mi hija que ya no podía utilizar, pero que habrían sido perfectamente válidos para mi hijo si la normativa permitiera la cesión o transmisión del título de transporte.

Esa experiencia personal me llevó a explorar las opciones que tenía, y a analizar con mayor intensidad la verdadera naturaleza del billete aéreo, su régimen jurídico y las posibilidades de que, en determinadas condiciones, pueda ser objeto de transmisión.

II. NATURALEZA JURÍDICA DEL BILLETE AÉREO: ART. 93 LNA

Para determinar si cabe transferir el billete a favor de otro sujeto, debemos dilucidar cuál es su naturaleza jurídica. El billete de transporte aéreo no constituye en sí mismo el contrato de transporte, ni la posición acreedora del pasajero frente al transportista. Se trata, más bien, de un documento de legitimación y de prueba¹, que acredita la existencia de un contrato de transporte aéreo celebrado entre pasajero y transportista y que faculta al primero para exigir la prestación. No estamos, por tanto, ante un título valor, ni ante un documento constitutivo de derechos, sino ante un instrumento probatorio y legitimador.

¹ Sobre la naturaleza jurídica del billete de pasaje, puede verse mi análisis detallado en M.^a J. GUERRERO LEBRÓN, *La responsabilidad contractual del porteador aéreo en el transporte de pasajeros*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2005, pp. 319 y ss. Como allí se explica, la doctrina española ha venido utilizando con frecuencia las categorías de «título de legitimación» o «título-valor impropio» para referirse a documentos que, como el billete aéreo, cumplen funciones de identificación, prueba y acreditación del vínculo contractual, pero no incorporan un derecho literal, autónomo y transmisible en los términos exigidos por la teoría general de los títulos-valor. Entre otros, pueden verse I. ARROYO MARTÍNEZ, «Reflexiones en torno a los denominados títulos valores impropios y documentos de legitimación», *Revista de Derecho Mercantil*, 1993, pp. 1189-1242; G. J. JIMÉNEZ SÁNCHEZ, «Títulos-valores y documentos de transporte», en MADRID PARRA (COORD.), *Derecho uniforme del transporte internacional. Cuestiones de actualidad*, Madrid, 1998, p. 41; L. M. DE DIOS MARTÍNEZ, *Régimen jurídico de los títulos-valor simples y documentos de legitimación* (tesis inédita), Madrid, 2002, pp. 335 y ss.

Frente a esta posición mayoritaria, algunos autores rechazan la calificación del billete como título-valor, aunque sea en sentido impropio, y prefieren referirse a estos documentos como «modalidades documentales sin carácter de título-valor». Así, J. M.^a EIZAGUIRRE, «Los valores en papel», *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 229, 1998, pp. 1047-1090, esp. p. 1051. La divergencia responde a las distintas concepciones dogmáticas del título-valor: la doctrina española, fiel a sus fuentes germanas (*Wertpapier*) e italianas (*titolo di credito*), suele adoptar el concepto restringido basado en la incorporación, literalidad y autonomía. No obstante, existen también defensores de una noción más amplia, vid. J. M.^a EIZAGUIRRE, «La opción por el concepto amplio de título-valor», *Revista de Derecho Bancario y Bursátil*, núm. 57, 1995, pp. 9-33.

Mientras que los convenios internacionales no se pronuncian sobre la naturaleza del billete, la cuestión adquiere mayor relevancia cuando descendemos al plano del Derecho interno, donde el art. 93 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea (en adelante, LNA) dispone que el billete es «nominativo e intransferible». La misma afirmación se recoge en las condiciones generales de la práctica totalidad de las aerolíneas, siguiendo la estela de la Práctica Recomendada 1724 de la IATA.

Debe recordarse que la intransferibilidad se predica estrictamente del documento, en tanto nominativo, tal como hemos señalado en el primer apartado, pero no puede extenderse sin más al derecho de crédito derivado del contrato de transporte². Y esta distinción resulta esencial. Mientras el billete, como documento, es intransferible en cuanto emitido a nombre de un pasajero concreto, la posición contractual del pasajero, es decir, su derecho a ser transportado en virtud de un contrato válido responde a un régimen distinto: el general de la cesión de créditos en el Derecho civil y mercantil³.

Por consiguiente, la clave para un correcto entendimiento de esta cuestión está en deslindar la función probatoria y de legitimación del billete⁴, de la naturaleza patrimonial y transmisible del crédito que representa. Esa diferencia abre la puerta a preguntarnos si la intransferibilidad absoluta que proclaman las compañías aéreas es jurídicamente sostenible o si, por el contrario, debe admitirse la posibilidad de transmitir, bajo ciertas condiciones, la posición acreedora del pasajero.

III. LA POSIBLE TRANSFERENCIA DE LA POSICIÓN ACREEDORA EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO EN EL RÉGIMEN ESPAÑOL: ¿DERECHO PERSONALÍSIMO?

Tal como acabamos de indicar, aun cuando el art. 93 LNA en una primera lectura podría interpretarse como una prohibición absoluta de transmitir los derechos derivados del contrato de transporte aéreo, esta norma, sin embargo, debe ponerse en relación con la verdadera naturaleza del billete, ya señalada en los epígrafes anteriores, y con las reglas generales del Ordenamiento sobre la circulación de créditos.

² A la falta de vocación circulatoria del billete se refieren, M. CASTRUCCI, F. D'ORSI, y C. FEDELI, «Il biglietto aereo nella disciplina legale e nell'art. 3 delle Condizioni Generali Alitalia», en ROMANELLI y TULLIO (dirs.), *Spunti di Studio su: Le Condizioni Generali del Trasporto Aereo di Persone*, Cagliari, 1997, p. 43. Con carácter general, respecto a la ausencia de vocación circulatoria de los documentos de legitimación, vid. EIZAGUIRRE, «Los valores en papel», *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 229, 1998, p. 1052.

³ Para E. M.^a FEAL MARINO, *El overbooking en el transporte aéreo*, Navarra, 2003, p. 59, no existe razón alguna para mantener los condicionamientos actuales de intransferibilidad del billete en el transporte aéreo nacional, siempre que se dé conocimiento de la cesión al transportista si el billete es nominativo o ha sido expedido con base en condiciones o tarifas especiales a las cuales no tendría derecho el nuevo pasajero, por lo que reclama la modificación del art. 93 LNA.

⁴ En el mismo sentido, vid. E. GIEMULLA, R. SCHMID y N. EHLERS, *Warsaw Convention. Commentary*, comentario al art. 28 CV, Boston, 1995, p. 28.

En efecto, el billete no es el contrato, ni la posición acreedora en sí misma, sino un documento de legitimación que prueba la existencia del vínculo contractual y faculta a su titular para reclamar el cumplimiento de la prestación de transporte. Que el billete sea nominativo y se califique de intransferible significa que el documento no puede circular autónomamente como si fuera un título valor. Pero ello no implica necesariamente que el derecho de crédito nacido del contrato de transporte, esto es, la obligación del transportista de trasladar al pasajero de un punto a otro sea intransmisible.

El Derecho común español, tanto en el ámbito civil como en el mercantil, ofrece un marco claramente favorable a la transmisibilidad de los créditos. El art. 1112 CC establece como principio general que «todos los derechos adquiridos en virtud de una obligación son transmisibles con arreglo a las leyes», salvo que la transmisión esté prohibida por su naturaleza, por pacto o por disposición legal. Por su parte, el art. 347 CCo dispone que «el acreedor podrá ceder su derecho contra el deudor a un tercero sin necesidad del consentimiento de este», reforzando la regla de libre cesión de créditos en el tráfico mercantil. Y el art. 1527 CC concreta que «la venta o cesión de un crédito comprende la de todos los derechos accesorios», lo que confirma que la transmisión opera en bloque, con sus garantías, y en el ámbito del transporte aéreo, en el que los servicios vinculados al transporte están cada vez más fragmentados y se contratan de forma auxiliar, pero separada de la prestación principal, implica que si llegara a admitirse la transmisión del crédito de transporte, ello llevaría aparejado todos los servicios auxiliares que se hubieran podido contratar junto a él (equipaje, asiento, preferencia en el acceso, etc.). A la luz de estos preceptos, la cesión del derecho a ser transportado, en cuanto crédito frente a la compañía aérea, no requeriría el consentimiento del transportista. Bastaría con la notificación de la cesión al deudor (en este caso, la aerolínea) para que quedara obligado a reconocer como nuevo acreedor al cesionario. Ahora bien, en materia aérea, esa notificación adquiere una especial importancia por varias razones que después desarrollaremos. La primera, vinculada a la seguridad, exige que el transportista conozca con antelación quiénes serán los pasajeros efectivamente transportados, de cara a la confección de las listas de embarque y al cumplimiento de las normas internacionales de seguridad aérea. La segunda responde a la existencia de tarifas bonificadas o condiciones especiales (por ejemplo, billetes subvencionados para residentes, estudiantes o determinados colectivos), que justifican que la compañía pueda comprobar que el nuevo pasajero reúne los requisitos exigidos para mantener la misma tarifa.

Por ello, aunque desde el punto de vista del Derecho de obligaciones la cesión del crédito de transporte debería considerarse válida sin necesidad de consentimiento, la práctica del sector aéreo, y la interpretación que suele hacerse del art. 93 LNA, ha conducido a un resultado diferente: en lugar de aceptar la cesión como tal, las aerolíneas suelen cancelar el contrato original y ofrecer, en su caso, la celebración de un nuevo contrato de transporte con el cesionario, bajo sus propias condiciones y, en muchos supuestos, previo pago de tasas o