



María Victoria Petit: “Si hay un Brexit duro, el 30 de marzo Iberia dejará de volar en Europa”

Ximo Górriz



7/02/2019 - CASTELLÓN. María Victoria Petit, catedrática de Derecho Mercantil de la Universitat Jaume I, ha cerrado recientemente el ciclo de conferencias sobre Economía programado por el Ateneo de Castellón. Bajo el título *Consecuencias jurídico-económicas en el mercado aéreo liberalizado: ¿un pasajero desprotegido?*, Petit disertó sobre la evolución experimentada desde la Convención de París de 1919, punto de partida del Derecho Aeronáutico Internacional, hasta nuestros días. En conversación con **Castellón Plaza** se adentra también en la actualidad de temas como los derechos de los pasajeros o los efectos del Brexit.

-**¿Cómo ha evolucionado el Derecho Aeronáutico?**

-Solo tenemos 100 años de Derecho Aéreo, pero tanto la evolución tecnológica como el

cambio de circunstancias económicas hacen que no tenga nada que ver con el de hace un siglo. Superada la primera etapa intervencionista -la de entreguerras-, en la que el transporte aéreo es un servicio público, que funciona a través de acuerdos bilaterales entre estados, con precios regulados y monopolios, pasamos a una fase impulsada por una liberalización en los EEUU que luego se exporta a Europa, sometiendo el sector al libre juego de la competencia. Ese cambio normativo tiene como consecuencia una reducción considerable de precios, pero junto a ello, hay consecuencias menos deseables para el pasajero, que en cierto modo se ve desprotegido ante las compañías aéreas.

-¿En qué punto se encuentra esa defensa de los derechos del pasajero en Europa?

-Bien, la regulación actual -un reglamento que data de 2004- se intenta reformar desde 2013 pero no se consigue porque se busca cambiarlo en una línea que no satisface ni a las compañías aéreas ni a los pasajeros. En el borrador presentado en 2014 se contemplaban unas prácticas de las empresas que, si se aplicase estrictamente el nuevo reglamento, conllevarían unos costes altísimos. Todo el mundo tiene presente lo que pasó en 2010, el peor año de la aviación europea, con la paralización del espacio aéreo europeo por las cenizas del volcán islandés Eyjafjallajökull, y con el cierre del espacio aéreo español por una huelga salvaje de los controladores aéreos. Ante hechos así, las compañías aéreas están obligadas a dar de comer, beber y alojar a todos los pasajeros, aunque se trate de circunstancias extraordinarias. Las compañías protestan contra esto, pero el Tribunal de Justicia de la Unión Europea les dice que están obligadas a indemnizar.

-¿Y qué se proponía en el borrador del nuevo reglamento?

-Para empezar, acababa con la idea de que el pago del alojamiento del pasajero en estos casos no tiene tope monetario: se limita el coste máximo de alojamiento a 100 €/noche. También se propuso que, en los vuelos con origen o destino en cualquier lugar de la Unión Europea, en lugar de tener que indemnizar al pasajero cuando la aeronave llegase 3 horas después de la hora prevista, ese período se ampliaría a 5 horas. Obviamente, esto no es bueno para el pasajero. Y finalmente, también se contemplan las pérdidas de conexión estableciendo qué compañías estarían obligadas a cubrirlas: las únicas serían las compañías de bandera, y eso dejaría encantadas a las *low cost*, porque no les afectaría. De todos modos, yo creo que al final tendrá que salir adelante algún cambio de reglamento, pero no creo que sea este el momento, máxime porque la prioridad ahora es el Brexit y todo lo demás está aparcado.

LAS COMPAÑÍAS AÉREAS EUROPEAS SUFREN COMPETENCIA DESLEAL DE TERCEROS PAÍSES, ESPECIALMENTE DE LAS DE EMIRATOS ÁRABES UNIDOS

-Pero el mundo sigue girando, y la competencia es feroz, con concursos de acreedores de compañías aéreas sobre la mesa.

-Sí, ha sucedido ya con Air Madrid, Spanair o Air Berlín, y ahora mismo ese tema tiene tiritando a Alitalia. Las compañías europeas compiten, los márgenes de beneficio son limitados y por eso llegan los concursos. Pero hay otro tema importante que afecta a las compañías que sobreviven: la política europea liberalizadora, la política de cielos abiertos dentro del marco de la UE tiene consecuencias para terceros países. Nos estamos encontrando que la entrada en liza de compañías de terceros países en el mercado europeo ha producido una competencia desleal, especialmente por parte de las compañías de Emiratos Árabes Unidos, empresas que están subvencionadas por sus estados, tienen una legislación laboral distinta y no están sujetas a la legislación europea. De ese modo, pueden poner unos precios mucho más bajos en detrimento de nuestras compañías, a las que la legislación europea les impide, entre otras cosas, recibir subvenciones de los Estados

-¿Y no hay forma de defenderse de esa competencia desleal?

-Tradicionalmente, podemos distinguir el transporte internacional del comunitario, que es interno. En principio, hay dos ámbitos: el cielo único europeo, sin fronteras, frente al transporte con terceros países, que funciona con acuerdos entre estados, pero desde la Comisión Europea se entendió que la Comisión era competente para negociar acuerdos multilaterales, en nombre de todos los estados de la UE. Es la clave de la política de cielos abiertos. Así, se hizo un primer acuerdo de cielos abiertos con EEUU, sin problemas porque allí están sometidos a un ordenamiento similar al nuestro. El problema ha sido cuando esa política se ha abierto a otros, y fundamentalmente los que nos están haciendo daño son las compañías de los Emiratos. En el acuerdo, que es muy generoso, se les concedió la sexta libertad del aire, que es el derecho de la compañía a coger pasajeros en Europa y luego llevarlos a Asia, con la condición de hacer escala en su país. Al concederles esta sexta libertad, es cuando surge esa competencia desleal porque sus compañías están subvencionadas por sus Estados.



-¿Solo pasa esto en el mercado aéreo?

-Pues no; por ejemplo, el mismo problema que existe con las compañías aéreas está afectando a las navieras europeas, frente a las de terceros países. Aquí están sometidos a un ordenamiento concurrencial, sin subvenciones, obligadas a competir, o a comunicar cualquier *joint-venture* a la UE para evitar estructuras monopolísticas... y en cambio las tercera compañías, en este caso asiáticas, no juegan con las mismas reglas y pueden tener unos precios que jurídicamente se llaman predátorios. No sé si serían de bajo coste, pero sí que están hundiendo el mercado.

-Volviendo al avión, ¿cómo se ve desde la UE la figura del pasajero?

-Desde la Comisión Europea, a diferencia de EEUU, se entiende que la liberalización no sería perfecta si los beneficios de esa liberalización solo fueran constatados por los operadores del mercado, y esos beneficios no llegaran al pasajero. Entonces, paralelamente al desarrollo normativo del Derecho de la Competencia, desde la UE se hizo una política protectora del pasajero, el citado reglamento de 2004, que todos conocemos porque nos defiende frente a cancelaciones y retrasos.

-¿Es cierto que los tribunales interpretan hoy la legislación de forma más favorable al pasajero?

-Tanto el reglamento europeo de 2004 como su interpretación se han hecho en beneficio del consumidor, también por parte del Tribunal de Justicia de la UE. Y eso es una gran ventaja, porque este Tribunal es el que interpreta las normas europeas y con ello se consigue una gran seguridad jurídica, al ser sus decisiones vinculantes para los tribunales de cada estado. Y a partir de ahí, en España, hay que entender que hasta hace poco los pasajeros no eran

conscientes de sus derechos. ¡Nuestra primera norma de consumo es de 1984! Se dictó después del escándalo del aceite de colza, porque antes no teníamos una norma de consumo.

POCAS QUEJAS DE PASAJEROS LLEGAN A SER DEMANDAS EN ESPAÑA SI SE COMPARAN CON LOS INCUMPLIMIENTOS POR LAS COMPAÑÍAS

-Pero ahora hay más conciencia ciudadana...

-Sí, poco a poco los pasajeros se conciencian de que hay una norma que protege sus derechos y van presentando demandas y reclamaciones, aunque no todas las que debieran. De hecho, el intento de reforma del reglamento se debe a que la Comisión Europea constata que hay mucho incumplimiento por parte de las compañías. El porcentaje de quejas que llegan a demandas ante los tribunales no se conoce, pero es ínfimo comparado con los incumplimientos. Porque es caro, vas a reclamar por ejemplo cantidades como 600 euros, y ya sabes: *pleitos tengas, y los ganes*, como dice el dicho popular... Es importante, en este sentido, una sentencia como la del Tribunal Supremo hace dos meses, en noviembre, en la que declara nulas por abusivas algunas cláusulas fijadas por Iberia, como las que eximían a la compañía de responsabilidad en caso de pérdida de un enlace o la que le permitía cancelar trayectos adquiridos si no se utilizaba alguno de alguno de ellos (por ejemplo, en un vuelo de ida y vuelta). Esto es importante porque el Supremo fija jurisprudencia y porque se basa no ya en la normativa aérea, sino en nuestra Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios.

-¿Hay diferencias entre el nivel de protección del pasajero europeo respecto al de otros países, como EEUU?

-En ese punto son sistemas muy parecidos entre sí, aunque con una gran diferencia. En Europa el transporte aéreo no es un servicio público pero sí un servicio económico de interés general, de tal forma que cuando las compañías aéreas son privadas, solo desean viajar en rutas que son rentables. Pero en la UE, jurídicamente se establece que las compañías no pueden abandonar todas las rutas, están obligadas a volar a las zonas periféricas o establecer vuelos entre zonas no conectadas por otro modo de transporte, por ejemplo el tren, si la conexión es más de 3 horas. Es el caso, por ejemplo, de un Sevilla-Almería. Hay una obligación de prestar servicio público y excepcionalmente, se subvenciona. Eso en EEUU no existe, si la compañía privada decide que no le resulta rentable, no vuela.

-Volviendo al pasajero, ¿el norteamericano tiene más conciencia de sus derechos que el europeo, y por eso hay más litigiosidad?

-Allí son más peleones en todos los ámbitos. Pero eso es un problema de nuestro ordenamiento procesal: aquí la Justicia es muchísimo más lenta, salvo para los delitos de

tráfico. Y es cara. En EEUU es mucho más rápida, y en el Reino Unido también, y mucho más rápida.

AHORA MISMO Y ANTE UN BREXIT SIN ACUERDO, IAG, LA MATRIZ DE IBERIA, PERDERÍA SU LICENCIA PARA OPERAR EN LA UNIÓN EUROPEA

-¿Qué consecuencias puede tener un Brexit duro para el sector europeo de la aviación?

-En la situación actual, si no lo arreglan y tenemos un Brexit duro, el 30 de marzo Iberia dejará de volar en Europa, porque su matriz, IAG, perdería la licencia. El reglamento que regula actualmente el establecimiento de las compañías es el 1008/2008, que exige a las compañías tener establecimiento en la Unión Europea, y que la mayoría del capital y de los derechos de voto sean europeos [en su artículo 4f, se requiere que "más del 50 % de la propiedad de la compañía, así como su control efectivo (ya sea directo, a través de una o varias empresas intermediarias), recaigan en los Estados miembros o sus nacionales"]. En IAG la mayor parte del capital es británica, y aunque el control político sí permanecería en la UE porque más del 50% de derechos de voto son de Garanair, una empresa de El Corte Inglés, estarían incumpliendo el reglamento de la UE. Así que el 30 de marzo, si la cosa no se soluciona, IAG (y con ella, British Airways, Iberia y Vueling) dejaría de volar dentro de territorio de la UE.

-Entonces, ¿dónde podría operar Iberia?

Únicamente en el Reino Unido, o volar a terceros países como Suiza. Ese problema, por ejemplo, no lo tendría Ryanair, porque es irlandesa. En España se mantendrían los vuelos internos de Air Nostrum, pero porque no es el del grupo Iberia: tienen un acuerdo de franquicia. Aparte de ello, es que quedarían afectados todos los vuelos entre el Reino Unido y el continente, al dejar de estar el Reino Unido en el cielo único europeo. Tendría que haber un nuevo convenio bilateral que regule todas las rutas.

-¿Y si ese convenio, en el supuesto de un Brexit sin acuerdo, no fuera efectivo antes del 30 de marzo, qué le pasaría al pasajero de Iberia con billete para ese día?

-Muy probablemente, se quedaría en tierra, y se cancelarían todos los vuelos, tal y como está a fecha de hoy. Puede ser todo un caos. Con el Derecho actual, un caos. La compañía británica Easyjet ya ha constituido una sociedad en Austria, ante esta eventualidad, e IAG se supone que tendrá que hacer también algo similar mediante venta de acciones. Ahora mismo, si no se hiciera, las consecuencias serían nefastas, y lo peor es que no se está diciendo, no están informando del tema.