

El derecho aéreo entre lo público y lo privado: aeropuertos, acceso al mercado, drones y responsabilidad.
M^a Jesús Guerrero Lebrón, Juan Ignacio Peinado Gracia (Directores) ; Isabel Contreras de la Rosa (Coordinadora)
Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía, 2017. ISBN 978-84-7993-331-9. Enlace: <http://hdl.handle.net/10334/3824>

El derecho aéreo entre lo público y lo privado

.....
Aeropuertos, acceso al mercado,
drones y responsabilidad



M^a Jesús Guerrero Lebrón
Juan Ignacio Peinado Gracia
(Directores)

Isabel Contreras de la Rosa
(Coordinadora)

GRAN RETRASO EN EL TRANSPORTE AÉREO Y ACCESO A LA JUSTICIA DE LOS CONSUMIDORES EN LA UE (REFLEXIONES A VUELA PLUMA SOBRE LAS SS. TJUE C-145 Y 146/15, DE 17 MARZO 2016)*

LUIS ALBERTO MARCO ARCALÁ

*Profesor T.U. de Derecho Mercantil
Universidad de Zaragoza*

Resumen.

Es bien conocido el problema en torno a las dificultades del acceso a la justicia de los consumidores en la UE, problema que, ahora, se ve reproducido en lo tocante a la protección de los pasajeros en el transporte aéreo, concretamente al hilo de los pronunciamientos del TJUE en los asuntos acumulados C-145/15 y C-146/15, *K. Ruijsenaars, A. Jansen y J. H. Dees-Erfv. Saatssecretaris van infrastructuur en Milieu, Royal Air Maroc S.A. y Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM) NV*, de 17 de marzo de 2016 (ECLI:EU:C:2016:187). El objetivo de esta comunicación es analizar sucintamente las principales aportaciones de esta sentencia sobre esta cuestión, teniendo en cuenta tanto lo que se dice como lo que no se dice en sus diversos fundamentos y el marco jurídico en el Derecho de la UE. Finalmente, se formulará una breve valoración crítica de este fallo.

Palabras clave.

Transporte de personas, transporte de pasajeros, transporte aéreo de viajeros, protección de los pasajeros aéreos, derechos de los pasajeros aéreos, responsabilidad de las compañías aéreas, compensación y asistencia a los pasajeros aéreos, cancelación, gran retraso, acceso a los medios de resolución de conflictos, mecanismos alternativos de resolución de conflictos.

Sumario.

1. El problema: la protección del pasajero y el acceso a los medios de resolución de conflictos. 1.1. El punto de partida: el principio de protección del consumidor y del usuario. 1.2. Su incidencia multidisciplinar: por ejemplo en el derecho de transporte. 1.3. El resultado final: la protección del pasajero en el transporte aéreo de personas. A) Los reglamentos de la ue sobre protección de los pasajeros aéreos. B) La incidencia de las disposiciones sobre protección de los consumidores

* Trabajo realizado en el marco del Proyecto de Investigación del MEC “Régimen jurídico del Transporte de Personas en el Ámbito Nacional y comunitario (Ref. DER 2013-43221).

y usuarios. 2. El contexto jurisprudencial: los casos acumulados “royal air maroc - klm”. 2.1.- Los hechos: la cancelación y el gran retraso y la correspondiente compensación, denegada por las compañías aéreas. 2.2.- La denuncia ante el organismo responsable holandés y la pretensión de los pasajeros de obligar desde este organismo a los transportistas aéreos a pagarles esta compensación. 2.3.- La cuestión prejudicial sobre esta posibilidad y el fallo del tjue: la absoluta libertad de los estados miembros para legislar en este punto. 3. El resultado: lo que se dice y lo que no se dice en estas sentencias. 3.1. Lo que se dice: las escasas aportaciones sobre el reglamento 261/2004. 3.2. Lo que no se dice. A) la marcada diversidad de procedimientos administrativos y civiles para reclamar las compensaciones de los pasajeros aéreos en cada estado miembro. B) especial referencia al artículo 48 del texto refundido de la ley general de defensa de los consumidores y usuarios en España. C) los mecanismos alternativos de resolución de disputas como tercera vía: las directrices interpretativas del reglamento 261/2004. 4. La conclusión: la necesidad de resolver este problema. 5. Bibliografía.

1. El problema: la protección del pasajero y el acceso a los medios de resolución de conflictos

Es evidente que uno de los principales problemas de cara a la protección legal del pasajero aéreo consiste en el acceso en condiciones viables en la práctica a los diversos medios de resolución de los eventuales conflictos que pudiesen surgir con las compañías aéreas. En suma, se unen circunstancias tales como la clara desigualdad entre ambas partes, de un lado, y de otro, y justamente en razón de la propia idiosincrasia del transporte aéreo, la celeridad y premura a que puede verse sometido el pasajero, lo que, por ejemplo, puede llevarle a tener que plantear su eventual reclamación en un idioma diferente al suyo y ante instancias administrativas o judiciales extranjeras, que actuarán de conformidad con un ordenamiento jurídico diverso al de su propio país. De ahí que la búsqueda de soluciones equitativas para paliar estas desventajas del pasajero aéreo a la hora de hacer valer los derechos que le asisten haya sido uno de los principales y a la vez más complejos objetivos en la regulación de esta materia¹.

1. Para ampliar información sobre el particular, *vid.* en general LABORDA VALLE, E., *El sistema arbitral del consumo*, 1ª ed., Tesis Doctoral, UNED 2016 (disponible en <<http://e-spacio.uned.es>>), VALBUENA GONZÁLEZ, F., “La protección del consumidor europeo: alternativas a la vía judicial”, en REE, 66 (2015), pp. 52-74 (disponible en <<http://www.ree-uva.es>>), y en el ámbito del Derecho comparado, LILLO, L., “Access to justice and small claims courts: Supporting latin american civil reforms through empirical research

1.1. El punto de partida: el principio de protección del consumidor y del usuario

En tanto que usuario de un servicio a título particular, el pasajero aéreo y el viajero en general pueden ser considerados como verdaderos usuarios de los transportes de personas, entre ellos por supuesto el transporte aéreo. En consecuencia, las disposiciones generales de protección de los consumidores y usuarios resultarán de aplicación al contrato de transporte aéreo de personas, además de la propia normativa específica de dicho contrato, y una y otra regulación inciden sin duda en la protección del pasajero aéreo. En definitiva, la protección de los consumidores y usuarios se halla también configurada como un principio general que informa las restantes disposiciones vigentes con el máximo rango normativo, desde luego en el Derecho originario de la UE (art. 169 TFUE), y asimismo en la legislación interna española, concretamente en el art. 51 de la Constitución Española (CE) de 27 diciembre 1978 (BOE 311.1, de 29 diciembre 1978). En desarrollo de este principio², se han ido promulgando normas en el ordenamiento español

in Los Ángeles County, California”, en Revista Chilena de Derecho, 43, 3 (2016), pp. 955-986 (disponible en <<http://dialnet.unirioja.es>>), y desde una perspectiva más específica en el transporte aéreo, GUERRERO LEBRÓN, M. J., “Remedios no jurisdiccionales para la tutela del pasajero aéreo”, en *El contrato de transporte de viajeros: nuevas perspectivas* (AA.VV; Dtora. ZUBIRI DE SALINAS, M.), 1ª ed., Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor 2016, pp. 129-154, entre otros autores.

2. Sobre el principio de protección de los consumidores y usuarios en nuestro Derecho interno y en el ordenamiento de la UE, *vid.* BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, A., “El principio de protección de los consumidores”, en *“Liber Amicorum” Prof. José María Gondra Romero* (AA.VV.; Eds. FERNÁNDEZ DE LA GÁNDARA, L., EMBID IRUJO, J. M., RECALDE CASTELLS, A., LEÓN SANZ, F. J.; Coords. PÉREZ MILLÁN, D., y SOLERNOU SANZ, S.), 1ª ed., Marcial Pons, Madrid 2012, pp. 119-134, GARCÍA-CRUCES GONZÁLEZ, J. A., “La protección de los legítimos intereses económicos de los consumidores como principio general del ordenamiento español”, en *Estudios sobre Consumo*, 48 (1999), pp. 131-145, LASARTE ÁLVAREZ, C., “La protección del consumidor como principio general del derecho”, en *Libro Homenaje al Profesor Manuel Albadalejo García* (AA.VV; Coords. GONZÁLEZ PORRAS, J. M., y MÉNDEZ GONZÁLEZ, F. P), vols. 1 y 2, 1º ed., Colegio de Registradores de la Propiedad y Mercantiles de España y Universidad de Murcia 2004, vol. 2, pp. 2619-2646, también publicado en *Estudios sobre Consumo*, 73 (2005), pp. 55-68, y en *Cuadernos de Derecho Judicial*, 6 (2007), pp. 61-100, y en relación con el acceso a la justicia de los consumidores, GOZALO LÓPEZ, V., “Principios de la protección jurídica de los consumidores y resolución alternativa de los conflictos de consumo”, en *Soluciones alternativas a los conflictos de consumo: perfiles hispano-italianos* (AA.VV; Dtor. TOMILLO URBINA, J. L.; Coords. ÁLVAREZ VEGA, M. I., y CAPELLI, G.), 1ª ed., Comares, Granada 2016, pp. 45-60, entre otros autores.

de la importancia del Texto Refundido de la Ley General de los Consumidores y Usuarios (TrLGDCyU), aprobado por aprobado por RDLeg. 1/2007, de 16 noviembre (BOE 287, de 30 noviembre 2007), y de la Ley 7/1998, de 13 abril (BOE 89, de 14 abril 1998), sobre Condiciones Generales de la Contratación (LCGC), las cuales pueden resultar de aplicación a los contratos de transporte terrestre de personas cuando concurra en los viajeros la condición de consumidor, en este caso usuario, en los términos del art. 3 TrLGDCyU, esto es, las personas físicas o jurídicas que actúen en un ámbito ajeno a su actividad empresarial o profesional.

1.2. Su incidencia multidisciplinar: por ejemplo en el Derecho del transporte

Atendiendo a lo expuesto con anterioridad, serán muy numerosos los supuestos de transporte aéreo de personas a los que resulten de aplicación las diversas disposiciones de protección del consumidor. De hecho, y sin ir más lejos, así se desprende con claridad de la inclusión expresa y directa de algunas normas de la UE sobre protección de los pasajeros aéreos entre la legislación protectora de los intereses de los consumidores, en el sentido del art. 3 a) del vigente Reglamento 2006/2004/UE, del PE y del Consejo, de 27 octubre 2004 (DOUE L 364, de 9 diciembre 2004), sobre la cooperación en materia de protección de los consumidores (RCPC)³, establecida en el ap. 15 del Anexo a este último Reglamento: es el caso del Reglamento 261/2004/UE, del PE y del Consejo, de 11 febrero 2004 (DOUE L 46, de 17 febrero 2004), por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en los supuestos de denegación de embarque o gran retraso de los vuelos (RCAPA). A mayor abundamiento, la protección de los pasajeros en el sector de la aviación y en otras

3. Este Reglamento se halla pendiente de verse sustituido por un nuevo y más actualizado Reglamento sobre la misma materia, cuya Propuesta, preparada por la Comisión de la UE, acaba de comenzar con su tramitación prenormativa; se trata de la reciente Propuesta de Reglamento del PE y del Consejo de 25 mayo 2016 (Doc. COM [2016] 283 final, disponible en <<http://ec.europa.eu>>) sobre la cooperación en materia de protección de los consumidores (PRCPC en adelante), en cuyo ap. 8 de su Anexo se reproduce una referencia al Reglamento 261/2004 idéntica a la actual, por lo demás también en relación con el mismo art. 3 a) de dicha Propuesta.

modalidades de transportes se vio comprendida entre las políticas y reglamentaciones de la UE relacionadas con el consumo en el ap. 5.5, p. 23, de la Comunicación de la Comisión al PE y al CESE, “Estrategia comunitaria en materia de política de los consumidores 2007-2013”, de 13 marzo 2007 (Doc. COM [2007] 99 final, DOUE C 181, de 3 agosto 2007, disponible en <<http://ec.europa.eu>>), y las actuaciones referentes a los transportes son una parte de las acciones enumeradas en el Objetivo II, ap. 6 b), del Anexo I del Reglamento 254/2014/UE, del PE y del Consejo, de 26 febrero 2014 (DOUE L 84, de 20 marzo 2014), sobre el Programa Plurianual de Consumidores para el periodo 2014-2020, entre otros ejemplos⁴. De este modo, la mutua y muy relevante interacción de ambos sectores normativos resultará tan relevante como intensa, aun cuando el tratamiento por menorizado del principio de protección de los consumidores y usuarios excede con mucho de los fines del presente trabajo, circunscrito por motivos evidentes al régimen de protección de los pasajeros aéreos en nuestro ordenamiento interno y en el Derecho de la UE.

4. No obstante, podría pensarse en una hipotética separación total entre la protección de los consumidores y usuarios y del pasajero aéreo a partir de la exclusión expresa de los contratos de servicios de transporte de pasajeros y de viajes combinados del ámbito de aplicación de la Directiva 2011/83/UE, del PE y del Consejo, de 25 octubre 2011 (DOUE L 304, de 22 noviembre 2011), sobre los Derechos de los Consumidores (DDC; sobre la misma, *vid.* MARÍN LÓPEZ, M. M., “La Directiva 2011/83/UE: esquema general, ámbito de aplicación, nivel de armonización y papel de los Estados miembros”, en Revista CESCO de Derecho de Consumo, 1 [2012], pp. 8-21 [disponible en <<http://www.revista.uclm.es/index.php/cesco>>]), concretamente en las letras k) y g), respectivamente, de su art. 3.3. Sin embargo, esta exclusión se debe, en realidad, a la adecuada coordinación con la normativa propia de ambas materias previamente existente, a saber, el RCAPA en cuanto al transporte aéreo de pasajeros y la actual Directiva 20302/2015/UE, del PE y del Consejo, de 25 noviembre 2015 (DOUE L 326, de 11 diciembre 2015), relativa a los Viajes Combinados y a los Servicios de Viaje Combinados (DVC), y al hecho de que la mayor parte de las disposiciones de la DDC están concebidos para otros tipos de contratos con los consumidores. De hecho, por ello se exceptúan expresamente de esta exclusión los arts. 8.2, 19 y 22 DDC, que, por tanto, resultan de plena aplicación a los transportes aéreos, y que se refieren a la información mínima sobre el pago que debe de ser puesta a disposición del consumidor antes de realizar una operación a distancia por medios electrónicos, a las tasas por la utilización de medios de pago, y a los pagos adicionales, respectivamente. En suma, pues, se deja bien patente con estas excepciones que las referidas exclusiones no representan una barrera hermética entre el Derecho de los transportes aéreos y la protección de los consumidores y usuarios, que impida por completo la interacción entre ambos sectores, sino más bien una precisión técnico-legislativa para evitar duplicidades o superposiciones innecesarias con las previsiones específicas sobre protección de los pasajeros aéreos y de los usuarios de viajes combinados y de servicios vinculados a éstos últimos.

1.3. El resultado final: la protección del pasajero en el transporte aéreo de personas

Al igual que en el resto de sectores legislativos, el principio de protección de los consumidores y usuarios ha desplegado toda su trascendencia en relación con el Derecho del transporte aéreo, trascendencia que, como no podía ser de otro modo, ha dado lugar a la obvia protección de lo que vendrían a ser los usuarios de servicios de transporte aéreo de personas o, en otras palabras, de los pasajeros aéreos. Ello ha supuesto, pues, que, como en la mayor parte los diversos ordenamientos comparados, se hayan promulgado en nuestro Derecho diferentes disposiciones de protección de los pasajeros en el transporte aéreo de personas para dotar al referido principio de la debida regulación en este ámbito normativo.

a) Los Reglamentos de la UE sobre protección de los pasajeros aéreos

En nuestro Derecho, el régimen de protección del pasajero aéreo se establece en una serie de disposiciones de evidente carácter tuitivo para aquél en tanto que persona física frente al operador aéreo, normas que han sido adoptadas en el marco de toda la UE, tanto por tratarse de una materia cuyo alcance excede en buena medida de la soberanía de los Estados nacionales como por la preocupación de que se ha hecho gala a este respecto desde las Instituciones comunitarias⁵.

5. Sobre el particular, *vid.* los dos Libros Blancos de la Comisión de la UE sobre el transporte de 2001 y 2011 (“La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad”, Doc. COM [2001] 370 final, de 12 septiembre 2001, y “Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible”, Doc. COM [2011] 144 final, de 28 marzo 2011, respectivamente), pp. 49-50, y 21-22, respectivamente, así como las Comunicaciones de la Comisión de la UE, “Protección de los pasajeros aéreos en la Unión Europea” (Doc. COM [2010] 365 final, de 21 junio 2000), especialmente pp. 2-4 y concordantes, “Perspectiva europea sobre los pasajeros y sobre los derechos de los pasajeros en todos los modos de transporte” (Doc. COM [2011] 898 final, de 19 diciembre 2011), pp. 2-3, las Comunicaciones de la Comisión de la UE al PE y al Consejo referentes al funcionamiento y los resultados del RCAPA, *cit.*, emitidas de conformidad con el art. 17 de dicho Reglamento, la primera de 4 abril 2007 (Doc. COM [2007] 168 final), p. 4, y la segunda de 11 abril 2001 (Doc. COM [2011] 174 final), ep. I de Introducción, p. 2, la Comunicación “Una estrategia de aviación para Europa”, (Doc. COM [2015] 598 final, de 7 diciembre 2015), pp. 3, 12 y 13, complementada por el documento de trabajo interno de acompañamiento de la misma fecha (sólo disponible en lengua inglesa), pp. 83-86, y analizada en el Documento de Trabajo de la 7ª reunión de la

Ello ha dado lugar a una amplia normativa de la UE en materia de protección del pasajero aéreo, en la cual se incluyen diferentes Reglamentos (por tanto normas de aplicación directa a los ciudadanos de la UE sin necesidad de incorporación previa a las legislaciones internas de los Estados miembros), todos ellos muy relevantes y específicos, de entre los cuales destacan especialmente los dos siguientes⁶:

- El RCAPA⁷, *cit.*, recientemente desarrollado por sus Directrices Interpretativas, también ya *cit.*, y que se halla en vigor desde el 17 febrero 2005, de acuerdo con lo previsto en su art. 19.

Comisión de Política de Cohesión Territorial y Presupuesto de la UE (COTER) del Comité de las Regiones, “Estrategia de Aviación” (COTER-VI/011, disponibles en <<http://www.cor.europa.eu>>), de 2 marzo 2016, y la Comunicación de 10 junio 2006 [Doc. C (2016) 3502 final], por la que se aprueban las Directrices interpretativas del reiterado Reglamento 261/2004 (DOUE C 214, de 15 junio 2016), especialmente pp. 5-7 y concordantes, por cierto adoptadas en el marco de las medidas propuestas en la Comunicación anterior de 2015, *cit.*, ep. II, ap. 2.5., p. 12, entre otros documentos, todos ellos disponibles en <<http://ec.europa.eu>>; para ampliar información, *vid.* GARCÍA ÁLVAREZ, B., “Los derechos de los viajeros en la Unión Europea: a propósito de la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo de 19 de diciembre de 2011”, en CDT, 4 2 (2012), pp. 284-299 (disponible en <<http://dialnet.unirioja.es>>), y PETIT LAVALL, M. V., “La protección de los pasajeros en la Unión Europea”, en MORILLAS JARILLO, M. J., PETIT LAVALL, M. V., y GUERRERO LEBRÓN, M. J., *Derecho aéreo y del espacio*, 1ª ed., Marcial Pons, Madrid 2014, pp. 611-664, entre otros autores.

6. Además, *vid.* el Reglamento 1107/2006/UE, del PE y del Consejo, de 5 julio 2006 (DOUE L 204, de 26 julio 2006), sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo (si bien se alude asimismo a tales personas y a sus derechos en los arts. 2 i), 9.3 y 11 RCAPA, *cit.*, como indica y comenta LOZANO ROMERAL, D. I., “Transporte aéreo. El contrato de transporte. Derechos y deberes. La sobreventa. Las indemnizaciones por retraso. Especial consideración de los minusválidos. Responsabilidad civil y seguros”, en *Régimen jurídico del transporte aéreo* (AA.VV; Dir., MENÉNDEZ MENÉNDEZ, A.), 1ª ed., Boeig, IE y Thomson Civitas, Cizur Menor 2005, pp. 293-321 [310]); sobre el Reglamento 1107/2006, *vid.* PETIT LAVALL, M. V., “La protección de los pasajeros en la Unión Europea”, *cit.*, pp. 656-661, BENAVIDES VELASCO, P. G., “Obligaciones de información y asistencia en el transporte aéreo de personas con movilidad reducida”, en *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros* (AA.VV; Dtora, GUERRERO LEBRÓN, M. J.), 1ª ed., marcial Pons, Madrid 2015, pp. 221-253, GUERRERO LEBRÓN, M. J., “Las últimas reformas en Derecho del transporte aéreo: avances y cuestiones pendientes en la protección de los pasajeros y los terceros”, en RADT, 3 (2010), pp. 127-157 (143-147), y BIEDMA FERRER, J. M., “La protección del pasajero aéreo en la normativa comunitaria: El Reglamento (CE) 261/04. El caso de los pasajeros aéreos con movilidad reducida o discapacidad”, en RADT, 4 (2010), pp. 47-79, ambos disponibles en <<http://www.juntadeandalucia.es/turiamocomercioydeporte/documentación>>, y del mismo autor, “El pasajero aéreo discapacitado y la normativa comunitaria: especial referencia al turismo accesible”, en Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad de Alcalá de Henares, 5 (2012), pp. 245-272, disponible en <<http://dialnet.unirioja.es>>.
7. Sobre este Reglamento, *vid.* BRIGNARDELLO, M., *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato. Normativa vigente e prospettive di riforma*, 1ª ed., G. Giappichelli, Turín 2013,

ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso de Derecho Aéreo*, 1º ed., Thomson Civitas, Cizur Menor 2006, pp. 198-205, ZUNARELLI, S. y COMMENALE PINTO, M. M., *Manuale di Diritto della navigazione e dei trasporti*, 2ª ed., Cedam, Padua 2013, especialmente pp. 428-430, MÁRQUEZ LOBILLO, P., *Denegación de embarque en el transporte aéreo de pasajeros*, 1ª ed., Marcial Pons, Madrid 2013, FERRER TAPIA, B., *El contrato de transporte aéreo de pasajeros. sujetos, estatuto y responsabilidad*, 1ª ed., Dykinson, Madrid 2013, especialmente pp. 36-38, 237-250, y 289-308, PETTIT LAVALL, M. V., *ibidem*, LOZANO ROMERAL, D. I., *op. cit.*, pp. 299-309, GUERRERO LEBRÓN, M. J., “Las últimas reformas...”, *cit.*, pp. 137-142, LUONGO, N., “El régimen de responsabilidad aplicable por daños a los pasajeros en el transporte aéreo internacional”, y “El régimen de responsabilidad aplicable por daños por retraso en el transporte aéreo de pasajeros”, MADURGA TOLEDANO, M. C., “El transporte de equipaje: ámbito y extensión de la responsabilidad del porteador aéreo por pérdida, destrucción, daños y retraso”, y GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, M. B., “Responsabilidad del transportista aéreo por denegación de embarque, cancelación del vuelo y acomodo en clase distinta de la contratada”, todos ellos en *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros*, *cit.*, pp. 59-94, pp. 94-125, pp. 163-191, y pp. 193-219, respectivamente, BAGO ORIA, B., “El transporte de aéreo de pasajeros y el daño moral”, en *La eficiencia del transporte como objetivo de la actuación de los poderes públicos: liberalización y responsabilidad* (AA.VV, Dirs. PETTIT LAVALL, M. V. y PUETZ, A.), 1ª ed., Marcial Pons, Madrid 2015, pp. 433-455, ROJO ÁLVAREZ-MANZANEDA, C., “Estudio jurisprudencial del derecho a la compensación económica del pasajero aéreo en el ámbito comunitario”, en DN, 270 (2013), pp. 25-38, ZUBIRI DE SALINAS, M., “La responsabilidad del transportista de personas en los Reglamentos comunitarios relativos al transporte aéreo, ferroviario y marítimo”, en RDT, 4 (2010), pp. 67-100, LYCZKOWSKA, K. M., “Retrasos y cancelaciones de vuelo: responsabilidad del transportista”, en Revista CESCO de Derecho de Consumo, 2 (2012), pp. 1-16, y MAMBRILLA RIVERA, V., “Eficacia de la normativa de la Unión Europea en la protección de los usuarios del transporte”, en Revista CESCO de Derecho de Consumo, 6 (2013), pp. 205-233 (ambos dos disponibles en <<http://www.revista.uclm.es/index.php/cesco>>), entre otros muchos autores. Asimismo, *vid.* la S. TJUE C-344/04, *The Queen, IATA & European Low Fares Airline Association (ELFAA) v. Department for Transport*, de 10 enero 2006 (caso “IATA/ELFAA”, Rec. I, p. 403, ECLI: EU: C: 2006: 10, disponible en <<http://curia.europa.eu>>), en la que se confirmó la validez del RCAPA conforme al Derecho de la UE, (para ampliar información, *vid.* GONZÁLEZ VAQUÉ, L., “El Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas confirma la validez del Reglamento nº 261/2004 [compensación en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de un vuelo]”, en GJUE, 243 (2006), pp. 3-17), lo que se ha venido reiterando en otros fallos, como las SS. TJUE C-173/07, *Emirates Airlines-Direktion für Deutschland v. Diether Schenkel*, de 10 julio 2008 (caso “Emirates Airlines”, Rec. I, p. 5237, ECLI: EU: C: 2008: 400), C-549/07, *Friederike Wallentin-Hermann v. Alitalia-Linee Aeree Italiane SpA*, de 22 diciembre 2008 (caso “Wallentin-Hermann”; Rec. I, p. 11061, ECLI: EU: C: 2008: 771), C-204/08, *Peter Rehder v. Air Baltic Corporation*, de 9 julio 2009 (caso “Rehder”, Rec. I, p. 6073, ECLI: EU: C: 2009: 439; sobre el mismo, *vid.* MAESTRE CASAS, P., “El pasajero aéreo desprotegido: obstáculos a la tutela judicial en litigios transfronterizos por incumplimientos de las compañías aéreas [a propósito de la STJUE de 9 julio 2009, Rehder, As. C-204/08]”, en CDT, 3 2 [2011], pp. 282-303 [disponible en <<http://dialnet.unirioja.es>>]), C-63/09, *Axel Walz v. Clickair S.A.*, de 6 mayo 2010 (caso “Clickair”, Rec. I, p. 4239, ECLI: EU: C: 2010: 253; sobre el mismo, *vid.* GARCÍA ÁLVAREZ, B., “La aplicación de los límites de responsabilidad del Convenio de Montreal al daño moral en el transporte de pasajeros [comentario a la STJCE de 6 de mayo de 2010]”, en RDT, 5 [2010], pp. 290-296), C-83/10, *Aurora Sousa Rodríguez y otros v. Air France S.A.*, de 13 octubre 2011 (caso “Air France I”, Rec. I, p. 9469, ECLI: EU: C: 2011: 652), asuntos acumulados C-581/10 y C-629/10, *Erika Nelson und andere v. Deutsche Lufthansa AG y TUI Travel plc & others v. Civil Aviation Authority*, de 23 octubre 2012

- El Reglamento 2027/1997/UE, del PE y del Consejo, de 9 octubre 1997 (DOUE L 285, de 17 octubre 1997), relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje, a su vez modificado por el Reglamento 889/2002/UE, del PE y del Consejo, de 13 mayo 2002 (DOUE L 140, de 30 mayo 2002)⁸, entre otros motivos para la incorporación entre sus mandatos de las disposiciones pertinentes del CM en este punto, según se declara expresamente en sus actuales arts. 1, 2.2 y 3.1, entre otros, y que entró en vigor el 17 octubre 1998, de acuerdo con lo previsto en su art. 8.

La notable entidad cuantitativa y cualitativa de esta normativa muestra una clara voluntad legislativa de fijar mediante estos Reglamentos un elevado nivel de protección para los pasajeros aéreos en la UE.

b) La incidencia de las disposiciones sobre protección de los consumidores y usuarios

Las normas recién enumeradas se hallan incardinadas en la legislación de ordenación del transporte aéreo. Sin embargo, también existen otras disposiciones procedentes de otras ramas del ordenamiento jurídico con una incidencia más mediata en esta actividad. Es el caso de la legislación general en materia de protección de los consumidores y usuarios puesto que, como ya se ha indicado *supra*, el viajero puede ser

(caso “Nelson”, ECLI: EU: C: 2012: 657), C-410/11, *Pedro Espada Sánchez y otros v. Iberia Líneas Aéreas de España, S. A.*, de 22 noviembre 2012 (caso “Pedro Espada”, ECLI: EU: C: 2012: 747), C-139/11, *Joan Cuadrench Moré v. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV*, de 22 noviembre 2012 (caso “Cuadrench”, ECLI: EU: C: 2012: 741), C-12/11, de 31 enero 2013, *Denise McDonagh v. Ryanair Ltd.* (caso “Ryanair”, ECLI: EU: C: 2013: 43), C-11/11, *Air France S.A. v. Heinz-Gerke und Luz-Tereza Folkerts*, de 11 enero 2011 (caso “Air France II”, ECLI: EU: C: 2013: 106), C-240/14, *Eleonore Prüller-Frey v. Norbert Brodnig & Axa Versicherung AG*, de 9 septiembre 2015 (caso “Brodnig”, ECLI: EU: C: 2015: 567), y C-429/14, *Air Baltic Corporation v. Lietuvos Respublikos Specialiuju Tyrimu Tarbyba*, de 17 febrero 2016 (caso “Air Baltic”, ECLI: EU: C: 2016: 88; sobre el mismo, *vid. MALENOVSKY, J.*, “Responsabilidad del transportista aéreo en caso de retraso en un transporte internacional de pasajeros: TJ Sala Tercera S. 17 febrero 2006”, en *La Ley UE*, 35 [2016], pp. 101-103).

8. Sobre este Reglamento, en su versión inicial anterior a su posterior modificación de 2002, *vid.* por todos BOTANA AGRA, M. J., *La ilimitación de la responsabilidad del transportista aéreo comunitario por daños a los pasajeros en caso de accidente: un estudio del Reglamento (CE) 2027/1997*, 1ª ed., Marcial Pons, Madrid 2000, y sobre su versión actual, *vid.* MADURGA TOLEDANO, M. C., *ibidem*, LOZANO ROMERAL, D. I., *op. cit.*, pp. 310-316, y GUERRERO LEBRÓN, M. J., “Las últimas reformas..”, *cit.*, pp. 128-136, y de la misma autora, “Algunos problemas interpretativos del Reglamento (CE) 2027/97”, en *RDT*, 1 (2008), pp. 163-179, entre otros muchos.

considerado como un usuario de los servicios de transporte aéreo de personas, por lo que resulta obvio que los mandatos en dicha materia de protección resultarán igualmente aplicables al contrato de transporte aéreo de personas, y una y otra regulación inciden sin duda en la protección del pasajero en el marco de dicho contrato. De este modo, tanto el TrLGDCyU como la LCGC, *cit.*, pueden resultar de aplicación a los contratos de transporte terrestre de personas cuando concurra en los viajeros la condición de usuario en los términos del art. 3 TrLGDCyU, esto es, las personas físicas o jurídicas que actúen en un ámbito ajeno a su actividad empresarial o profesional. De hecho, han venido siendo incluso muy numerosos los supuestos de transporte aéreo de personas en los que se ha venido a confirmar sin fisuras la extensión a este ámbito de las diversas disposiciones de protección del consumidor⁹ en diferentes cuestiones, de entre las cuales destacan especialmente las dos siguientes:

- La aplicabilidad a los contratos de transporte aéreo de personas de los arts. 80 y ss. TrLGDCyU¹⁰, en materia de cláusulas abusivas para los consumidores y usuarios¹¹.
- La aplicabilidad a los contratos de transporte aéreo de personas de los arts. 90.2 TrLGDCyU¹², y 52.2 de la Ley 1/2000, de 7 enero (BOE 7, de 8 enero

9. En este sentido, *vid.* la S. TS (Civil/Secc. 1ª) de 12 diciembre 2011 (caso “Spanair”, RJ 2012, 37, comentado por LYCZCOWSKA K. M., en CCJC, 89 [2012], pp. 551-570 [BIB 2012, 1109]), en la que se confirmaron los fallos previos sentados en la S. JM núm. 1 de Málaga de 1 septiembre 2006 (AC 2006, 1888) y en la S. AP de Málaga (Civil/Secc. 6ª) de 17 diciembre 2007 (JUR 2008, 246078), así como las SS. JM núm. 1 de Barcelona de 10 enero 2010 (caso “Ryanair I”, AC 2011, 7), núm. 14 de Granada de 9 marzo 2010 (caso “Ryanair II”, JUR 2010, 152692), núm. 5 de Madrid de 30 septiembre 2013 (caso “Ryanair III”, AC 2013, 2038), y núm. 1 de Valencia de 16 febrero 2017 (caso “Ryanair IV”, AC 2017, 212), y los autos del TS (Civil/Secc. 1ª) de 27 abril y 20 y 27 octubre 2009 (RJ 2009, 2898, 2010, 132, y RJ 2010, 135, respectivamente), y 2 febrero 2010 (RJ 2010, 420), y de la AP de León (Civil/Secc. 1ª) de 8 octubre 2009 (AC 2010, 182), entre otros pronunciamientos.

10. Sobre estos preceptos, *vid.* CARBALLO FIDALGO, M., *La protección del consumidor frente a cláusulas no negociadas individualmente: disciplina legal y tratamiento jurisprudencial de las cláusulas abusivas*, 1ª ed., Bosch, Barcelona 2013, y PACANÓWSKA GONZÁLEZ, I., “Cláusulas no negociadas individualmente”, y de la misma autora, “Cláusulas abusivas”, ambos en *Comentario del Texto Refundido de la Ley general para la defensa de los consumidores y usuarios y otras leyes complementarias (Real Decreto Legislativo 1/2007)* (AA. VV.; Coord. BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, R.), t. I y II, 1ª ed., Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor 2009, t. II, pp. 883-953, y pp. 955-1152, respectivamente, entre otros muchos autores.

11. En este sentido, *vid.* los casos Spanair y Ryanair, *cit.*, así como LYCZCOWSKA K. M., *ibidem*.

12. Sobre este precepto, *vid.* de nuevo CARBALLO FIDALGO, M., *ibidem*, y GARCÍA PÉREZ, C. L., “Cláusulas abusivas. Artículo 90. Cláusulas abusivas sobre competencias y Derecho aplicable”, en *Comentario del*

2000), de Enjuiciamiento Civil (LEC)¹³, en tanto que contratos de prestación de servicios con consumidores cuya celebración se ha visto precedida de oferta pública, de suerte que resultará competente para conocer de la reclamación del pasajero acerca de dichos contratos el juez o tribunal de su propio domicilio, por ser un usuario particular, así como la persona que ha aceptado dicha oferta, como se dispone expresamente ambos preceptos, de carácter cogente e imperativo y, en consecuencia, inderogables por cláusulas de sumisión expresa, que se tendrán por no puestas en tanto que nulas por abusivas¹⁴.

Se trata, pues, de un amplio marco normativo de carácter tuitivo para el pasajero aéreo.

2. El contexto jurisprudencial: los casos acumulados “Royal Air Maroc - KLM”

Aunque el RCAPA ya había sido objeto de una amplia jurisprudencia previa¹⁵, el TJUE ha tenido una buena ocasión para entrar a conocer del acceso a la justicia por parte del pasajero aéreo en sus SS. dictadas en los asuntos acumulados C-145/15 y C-146/15, *K. Ruijsenaars, A. Jansen & J. H. Dees-Erf v. Staatssecretaris van infrastructuur en Milieu, Royal Air Maroc S.A. & Koninklijke Luchtvaart*

Texto Refundido de la Ley general para la defensa de los consumidores y usuarios..., cit., t. II, pp. 1361-1389, entre otros muchos autores.

13. Sobre este precepto, *vid.* MUERZA ESPARZA, J. J., “Comentario al artículo 52”, en *Comentarios a la Ley de Enjuiciamiento Civil* (AA.VV; Coords. CORDÓN MORENO, F., ARMENTA DEU, T., MUERZA ESPARZA, J. J., y TAPIA HERNÁNDEZ, I.), vol. I y II, 2ª ed., Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor 2011, vol. I, pp. 567-573, DE ANDRÉS HERRERO, M. A., “Comentario al artículo 52”, en *Comentarios a la Ley de Enjuiciamiento Civil* (AA.VV; Dtor. MARÍN CASTÁN, F.; Coord., DE ANDRÉS HERRERO, M. A.), t. I a III, 1ª ed., Tirant Lo Blanch, Valencia 2011, t. I, pp. 537-550, y COLMENERO GUERRA, J. A., “Comentarios a la Ley de Enjuiciamiento Civil (Arts. 50 a 60: De la Competencia Territorial)”, en *InDret*, 3 (2007), pp. 1-35 (13-21) (disponible en <<http://www.indret.com>>), entre otros muchos autores.
14. En este sentido, *vid.* los autos del TS de 27 abril y 20 y 27 octubre 2009, *cit.*, y 2 febrero 2010, *cit.*, y el auto de la AP de León de 8 octubre 2009, *cit.*, así como LYCZCOWSKA K. M., “¿Dónde se puede demandar a Ryanair?”, en *Revista CESCO de Derecho de Consumo*, 2 (2012), pp. 61-62 (disponible en <<http://www.revista.uclm.es/index.php/cesco>>).
15. Para ampliar información, *vid.* por ejemplo la doctrina y la jurisprudencia *cit. supra* en la n. 7.

Maatschappij (KLM) NV, de 17 marzo 2016 (ECLI:EU:C:2016:187; disponible en <<http://curia.europa.eu>>), la cual va a ser objeto de este sucinto estudio.

2.1. Los hechos: la cancelación y el gran retraso y la correspondiente compensación, denegada por las compañías aéreas

En el asunto C-145/15, el supuesto que dio lugar al pronunciamiento en comentario comenzó con la anulación de un vuelo de Royal Air Maroc entre Amsterdam y Casablanca, la cual dio lugar a que algunos de los pasajeros afectados reclamasen de esta compañía aérea el pago de la correspondiente compensación, conforme a lo dispuesto al respecto en el art. 7 RCAPA, a lo cual se negó dicha compañía en reiteradas ocasiones. En el asunto C-146/15, se produjo un retraso de 26 horas en un vuelo del operador aéreo holandés Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM) entre Curaçao y Amsterdam, que también dio lugar a que alguna persona de entre los pasajeros reclamase a tal operador la compensación reconocida para estos casos en el mismo precepto, y asimismo dicha petición se vio denegada varias veces desde la empresa aérea holandesa¹⁶.

2.2. La denuncia ante el organismo responsable holandés y la pretensión de los pasajeros de obligar desde este organismo a los transportistas aéreos a pagarles esta compensación

En esta tesitura, los pasajeros afectados decidieron denunciar a ambos transportistas aéreos ante el organismo responsable de la supervisión y el cumplimiento del RCAPA en su Estado miembro designado de acuerdo con el art. 16 RCAPA, a saber, el Secretario de Estado holandés de Infraestructuras y Medio Ambiente (*Staatssecretaris van infrastructuur en Milieu*), cada uno de ellos en procedimientos diferentes e independientes. Sin embargo, la pretensión de estos pasajeros no era sólo poner la situación en conocimiento de este organismo para que tomase

16. *Vid.* los ftos. 10 y 11, y 22 a 26 de esta S. TJUE, así como los aps. 11 y 12 de las Conclusiones del Abogado General en este caso, Sr. Yves BOT, presentadas el 14 enero 2016 (ECLI:EU:C:2016:12, disponibles en <<http://curia.europa.eu>>).

las medidas procedentes de carácter administrativo (por ejemplo alguna sanción tras la instrucción de un expediente) frente a estas compañías, sino también que se adoptasen otras medidas coercitivas tendentes a obligar a las referidas compañías a satisfacer las compensaciones que se les habían denegado y a las que tenían derecho los pasajeros según el art. 7 RCAPA. En otras palabras, se estaba pidiendo de una instancia administrativa que, yendo más allá de sus competencias de supervisión y control como organismo responsable del reiterado art. 16 RCAPA, entrase a desempeñar una función resarcitoria, en principio ajena a sus prerrogativas, pues la tutela judicial efectiva supone que queda reservada a los jueces y tribunales en el orden jurisdiccional civil. Por este motivo, el Secretario de Estado holandés de Infraestructuras y Medio Ambiente desestimó por infundadas tales reclamaciones, ante lo cual los pasajeros afectados recurrieron tal resolución en lo contencioso-administrativo, concretamente ante el Tribunal de Brabante Oriental (*Rechtbank Oost-Brabant*) y el Tribunal de La Haya (*Rechtbank Den Haag*), respectivamente, y en ambos se confirmó la resolución recurrida y se desestimaron una vez más las pretensiones de los pasajeros. No obstante, volvieron a recurrir en apelación, de la cual debía conocer en uno y otro supuesto ante el Consejo de Estado holandés (*Raad van State*)¹⁷.

2.3. La cuestión prejudicial sobre esta posibilidad y el fallo del TJUE: la absoluta libertad de los Estados miembros para legislar en este punto

Antes de resolver las apelaciones de los pasajeros afectados por estos casos, el Consejo de Estado holandés decidió elevar al TJUE la cuestión prejudicial siguiente:

“El artículo 16 del Reglamento (CE) nº 261/2004 [], habida cuenta de que el Derecho neerlandés ofrece acceso al juez de lo civil para la protección de los derechos que los pasajeros, en virtud del Derecho de la Unión, pueden deducir de los artículos 5, apartado 1 [] letra c), y 7, del Reglamento, ¿obliga a las autoridades nacionales a adoptar medidas de aplicación que ofrezcan una base para que el organismo designado en virtud del artículo 16 pueda adoptar medidas

17. *Vid.* los ftos. 12 a 19, y 20 y 21 de esta S. TJUE, así como los aps. 13, 14 y 15 de las Conclusiones en este caso, *cit.*

administrativas coercitivas en cada caso concreto en el que se infrinjan los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, del Reglamento, al objeto de garantizar el derecho a compensación de un pasajero de forma individual?”.

Dicho de otro modo, lo que se estaba sometiendo al criterio del TJUE era la disyuntiva entre llevar a cabo el resarcimiento y la compensación de los pasajeros aéreos en virtud del art. 7 RCAPA, bien a través de los procesos judiciales civiles tradicionales, o bien mediante un mero procedimiento administrativo tramitado ante el organismo responsable de la supervisión y el cumplimiento de este Reglamento en cada Estado miembro, previsto en su reiterado art. 16. Al margen de las ventajas e inconvenientes de cada una de tales opciones desde una perspectiva estrictamente teórica y doctrinal, es obvio que el Alto Tribunal de la UE debía decidir atendiendo al Derecho de la Unión, y en particular a lo dispuesto en el RCAPA. Pues bien, conforme a tales parámetros, el fallo del TJUE resultó ser el siguiente:

“El artículo 16 del Reglamento (CE) nº 261/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) nº 295/91, debe interpretarse en el sentido de que el organismo designado por cada Estado miembro de conformidad con el apartado 1 de dicho artículo que reciba una reclamación individual de un pasajero debido a la negativa de un transportista aéreo a abonarle la compensación prevista en el artículo 7, apartado 1, de dicho Reglamento, *no está obligado* [el subrayado y la letra cursiva y negrita son nuestros] a adoptar medidas coercitivas en contra de dicho transportista aéreo con el fin de obligarle al pago de tal compensación”.

En otras palabras, el TJUE se ha pronunciado en el sentido de dejar absoluta libertad a los Estados miembros de la Unión para decidirse por una u otra de las anteriores opciones, ésto es, por resarcir y compensar a los pasajeros aéreos por cancelaciones y grandes retrasos por la vía judicial o mediante un procedimiento administrativo *ad hoc*. Para llegar a esta decisión (en la que, en suma, se venía a dar la razón a las instancias administrativas y judiciales holandesas que habían resuelto con anterioridad al recurso planteado ante el Consejo de Estado), el Alto Tribunal de la UE aduce o deja entrever en su sentencia a estos efectos tres argumentos básicos, en concreto los siguientes:

- El reiterado carácter estrictamente administrativo de los organismos responsables del seguimiento y cumplimiento del RCAPA en cada Estado miembro de la UE, y por tanto, la consiguiente limitación de sus competencias al ámbito de la supervisión y control de las actuaciones de las compañías aéreas, lo que les confería potestades únicamente sancionatorias, que en modo alguno podían injerirse en la función resarcitoria, reservada con carácter exclusivo y excluyente a los tribunales de justicia¹⁸.
- La evidente aplicabilidad directa de las disposiciones del RCAPA, en tanto que Reglamento de la UE cuyos destinatarios son los ciudadanos de los Estados miembros, lo que facilita y hace muy viable para los particulares invocar dichas disposiciones ante las instancias judiciales nacionales¹⁹.
- El evidente, total y completo silencio a este respecto en el tenor literal del art. 16 RCAPA o de cualesquiera otros preceptos de este Reglamento, al cual no se alude expresamente en parte alguna de esta sentencia, pero que parece traslucirse entre líneas en el razonamiento seguido por el TJUE²⁰.

Se trata, pues, de un fallo inequívoco en su contenido y coherente en su argumentación, al margen de las lógicas discrepancias que pueda suscitar.

3. El resultado: lo que se dice y lo que no se dice en estas sentencias

En una primera lectura, la sentencia en comentario parecería sencilla en su planteamiento y su decisión final, y en parte así es. Sin embargo, este pronunciamiento no sólo es relevante por lo que en él se declara directa y expresamente, sino también por una serie de cuestiones no abordadas sobre las que se ha guardado silencio, e incluso es posible que sean tales cuestiones y no el fallo literal los

18. *Vid.* los ftos. 28 a 36 de esta S. TJUE, así como los aps. 30 y 39 de las Conclusiones en este caso, *cit* En particular, se indica en el fto. 35 que la distinción entre funciones administrativas y jurisdiccionales se desprende del ap. 22 del Preámbulo del RCAPA y se ha visto confirmada en los ftos. 51 del caso Ryanair, *cit.*, y 44 del caso Air France I, *cit.*

19. *Vid.* los ftos. 18 y 37 de esta S. TJUE.

20. En dónde sí que se destaca directa y expresamente este silencio normativo del art. 16 RCAPA es en el ap. 24 de las Conclusiones en este caso, *cit.*

extremos más relevantes en esta resolución. Se debe analizar, pues, tanto lo dicho como lo que se ha dejado de decir por parte del TJUE en este caso.

3.1. Lo que se dice: las escasas aportaciones sobre el Reglamento 261/2004

En lo que al RCAPA se refiere, es de destacar la escasa utilidad de esta sentencia, que tan sólo se limita a recalcar el silencio que se guarda en el tenor literal del art. 16 de este Reglamento o de cualesquiera otros de sus preceptos acerca de la cuestión prejudicial que fue sometida al conocimiento del Alto Tribunal de la UE en este caso. Ante tal silencio, el TJUE se pronunció en consecuencia y, en suma, en estricta aplicación del principio de subsidiariedad en el ámbito del Derecho de la Unión²¹, declaró la total y completa libertad de los Estados miembros para decidir qué medios articulaban en sus respectivos ordenamientos internos para que los pasajeros aéreos perjudicados por cancelaciones o grandes retrasos se vieran resarcidos en los términos del art. 7 RCAPA. A mayor abundamiento, semejante planteamiento se revelaba absolutamente correcto desde un punto de vista jurídico-formal, pues se mostraba del todo acorde con la clásica e incommunicable separación entre las normas de ordenación del mercado en el marco del Derecho público, de un lado, y las normas de contratación como parte del Derecho privado, de otro.

21. Sobre este principio, actualmente regulado en el art. 5 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE, versión consolidada [DOUE C 83, de 30 marzo 2010]), tras cómo se vio configurado a partir del Tratado de Lisboa de 13 diciembre 2007, en vigor desde el 1 diciembre 2009 (Instrumento de Ratificación de España de 26 septiembre 2008 [BOE 286, de 27 noviembre 2009]), todos ellos disponibles en <<http://europa.eu>>, y en su Protocolo núm. 2, sobre la Aplicación de los Principios de Subsidiariedad y Proporcionalidad, *vid.* MARTÍNEZ LÓPEZ-MUÑIZ, J. L., “El principio de subsidiariedad”, en *Los principios jurídicos del Derecho administrativo* (AA.VV; Dtor. SANTAMARÍA PASTOR, J. A.), 1ª ed., La Ley, Madrid 2010, pp. 1275-1310, EDOARDO FROSINI, T., “Subsidiariedad y Constitución” (trad. de GÓMEZ LUGO, Y.), en REP, 115 (2002), pp. 7-25 (disponible en <<http://dialnet.unirioja.es>>), STEIN, T., “El principio de subsidiariedad en el Derecho de la Unión Europea” (trad. de LÓPEZ CASTILLO, A.), en REP, 90 (1995), pp. 69-84 (disponible en <<http://dialnet.unirioja.es>>), DE AREILZA CARVAJAL, J. M., “El principio de subsidiariedad en la construcción de la Unión Europea”, en REDC, 15, 45 (1995), pp. 53-93 (disponible en <<http://dialnet.unirioja.es>>), GALERA RODRIGO, S., “El principio de subsidiariedad desde la perspectiva del reparto de competencias entre los Estados miembros y la Unión Europea”, en GJCEE, 103 (1995), pp. 5-20, LENAERTS, K. y VAN YPERSELE, P., “Le principe de subsidiarité et son contexte: étude de l’article 3 B du Traité CE”, en CDE, 1-2 (1994), pp. 3-85, y BERNARD, N., “The future of European economic law in the light of the principle of subsidiarity”, en *CML Rev*, 33, 4, (1996), pp. 633-666, entre otros muchos.

Dicho de otro modo, si se incardinan en estas últimas disposiciones de contratación las compensaciones civiles reconocidas en el referido art. 7 RCAPA a los pasajeros aéreos afectados por cancelaciones o grandes retrasos, es lógico que deban quedar fuera de la supervisión y control del organismo responsable de la supervisión y el cumplimiento del RCAPA en cada Estado miembro, propias de la regulación de ordenación del mercado del transporte aéreo, y se sometan a la jurisdicción de los jueces y tribunales de justicia, en cumplimiento de la tutela judicial efectiva.

3.2. Lo que no se dice

Pese a su corrección en una perspectiva estrictamente formal, lo cierto es que tan escueto pronunciamiento se revela sumamente limitado y deja abiertas una serie de cuestiones, por lo demás nada desdeñables, que requieren cuando menos de la sucinta consideración de que van a ser objeto a renglón seguido.

a) La marcada diversidad de procedimientos administrativos y civiles para reclamar las compensaciones de los pasajeros aéreos en cada Estado miembro

La primera de estas cuestiones, incardinada en el marco general del problema del acceso a la justicia de los consumidores y usuarios²², vendría a ser el acceso a la justicia de los pasajeros aéreos, que se revela en este sector del Derecho tan complicado como en otras ramas del ordenamiento jurídico, como por ejemplo queda bien patente a la vista del supuesto sobre el que ha conocido del TJUE en la sentencia en comentario. Ciertamente, se ha puesto de manifiesto en este fallo que los pasajeros-usuarios de servicios aéreos debieran disponer de un procedimiento sencillo, ágil, flexible, seguro, y no excesivamente costoso para hacer valer los derechos que se les reconocen en el Reglamento 261/2004 o en otras disposiciones del Derecho de la UE. Sin embargo, de entre todas las características que tendría que reunir este procedimiento destaca una en particular, y es su carácter uniforme, es decir, debería de ser, ante todo, un procedimiento único para todos los Estados miembros de la UE. En cambio, si algo parece haber quedado claro tras el fallo en análisis es que no se ha

22. Al respecto, *vid.* la doctrina en la npp. 1.

puesto óbice en la jurisprudencia del TJUE a la actual convivencia y proliferación de todo tipo de procedimientos administrativos y civiles a estos efectos en las legislaciones nacionales de los diferentes Estados miembros, que seguirán presentando la misma diversidad normativa que muestran en el momento presente. En suma, pues, y salvo modificaciones futuras, parece que va a permanecer inalterada la dificultad que van a tener cualesquiera pasajeros aéreos en la aplicación del art. 7 RCAPA²³.

b) Especial referencia al artículo 48 del Texto Refundido de la Ley General de Defensa de los Consumidores y Usuarios en España

Un buen ejemplo de la referida diversidad normativa en los diversos Estados miembros de la UE en lo tocante a los procedimientos mediante los cuales pueden

23. El RCAPA se halla actualmente en trance de ser modificado (sobre esta reforma, *vid.* BRIGNARDELLO, M., *La tutela dei passeggeri...*, *cit.*, especialmente pp. 6-9 y 49-53, PETIT LAVALL, M. V., “Cancelación de vuelos y retrasos: La necesaria reforma del Reglamento (CE) nº 261/2004, en *Estudios de Derecho Mercantil. Liber Amicorum Profesor Dr. Francisco Vicent Chuliá* (AA.VV; Dirs. CUÑAT EDO, V., MASSAGUER FUENTES, J., ALONSO ESPINOSA, F. J., y GALLEGÓ SÁNCHEZ, E.; Coord. PETIT LAVALL, M. V.), 1ª ed., Tirant Lo Blanch, Valencia 2013, pp. 1241-1265 (1241-1245), CONTRERAS DE LA ROSA, I., “Nueva configuración de las circunstancias extraordinarias para el transporte aéreo en el Reglamento (CE) núm. 261/2004”, y SÁNCHEZ BARTOLOMÉ, J. M., “Situación actual de la propuesta de modificación de la normativa de protección al pasajero en el ámbito europeo”, ambos en *La eficiencia del transporte como objetivo de la actuación de los poderes públicos...*, *cit.*, pp. 473-488 (474-475), y pp. 641-652 (642-643), respectivamente, GARCÍA ÁLVAREZ, B., “Los derechos de los viajeros en la Unión Europea...”, *cit.*, pp. 285-286, GONZÁLEZ CABRERA, I., “La disminución de la protección del viajero en el transporte aéreo: un cambio de tendencia (a propósito de la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, modificativo de los Reglamentos 261/2004 y 2027/97)”, en RDT, 15 (2015), pp. 97-130 (98-101, n. 3 -), y MAMBRILLA RIVERA, V., *op. cit.*, pp. 206-207, entre otros muchos autores), en un proceso que comenzó con la Propuesta de la Comisión de la UE de Reglamento del PE y del Consejo por la que se modifican los Reglamentos 261/2004 y 2027/97, de 13 junio 2013 (Doc. COM [2013] 130 final, disponible en <<http://ec.europa.eu>>), modificada por la Resolución Legislativa del PE P7_TA(2014)0092 P7_TCI-COD(2013)0072, de 5 febrero 2014 (DOUE C 93, de 24 enero 2017, también disponible en <<http://www.europarl.europa.eu>>), actualmente todavía en tramitación. En lo tocante a la cuestión objeto del presente trabajo, tan sólo se establece en el art. 16 *bis*.2 de la Propuesta modificada de 2014 (añadido por el art. 1.15 de la versión inicial de la Comisión de 2013 y modificado mediante la Enmienda 128 PPE 2014) que el pasajero aéreo tendrá derecho a acudir ante las autoridades judiciales competentes en el Estado miembro de la UE de que se trate para hacer valer los beneficios que se le reconocen en el RCAPA, para lo cual contará con un plazo de reclamación de tres meses desde la fecha del vuelo o desde la fecha en la que estuviere programado, en su caso, y se obliga por ende al transportista aéreo a confirmar al pasajero la recepción de su reclamación en un plazo de siete días laborables desde tal recepción.

hacer valer sus derechos los consumidores y usuarios, y entre ellos los pasajeros aéreos (a los que resultan de plena aplicación los mandatos acerca de la protección de los consumidores y usuarios) como se ha venido reiterando a lo largo del presente trabajo, es el art. 48 TrLGDCyU en la legislación interna española. Conforme a este precepto²⁴, las autoridades administrativas competentes en materia de protección de los consumidores y usuarios podrán exigir de quién infrinja la legislación al respecto (incluyendo por supuesto el RCAPA) la reposición de la situación alterada por la infracción en su estado original y, en su caso, la indemnización de daños y perjuicios probados causados al consumidor (*rectius* pasajero aéreo), que podrán ser determinados por el órgano competente para imponer la sanción, debiendo notificarse al infractor para que en el plazo de un mes proceda a su satisfacción, y de no hacerse así, quedará expedita la vía judicial para exigirla. Ello implica, pues, que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), dependiente del Ministerio de Fomento, en tanto que organismo responsable de la supervisión y el cumplimiento del RCAPA en España²⁵, podría, en el curso de un procedimiento sancionador, determinar que la compañía aérea a la que resulte imputable la cancelación o el gran retraso en los términos del art. 7 del Reglamento 261/2004 debe satisfacer las compensaciones previstas en dicho precepto, y de hecho así se prevé en los formularios oficiales de reclamación de la AESA a disposición de los pasajeros aéreos²⁶. No obstante, hay que recalcar que el tenor literal del art. 48 TrLGDCyU se revela de carácter opcional para los organismos administrativos competentes, de forma que, al menos en teoría, la AESA gozaría de

24. Sobre el mismo, *vid.* VELASCO CABALLERO, F., DÍEZ SASTRE, S., y RODRÍGUEZ-CHAVES MIMBRERO, B., “Potestad Sancionadora. Capítulo I. Disposiciones Generales”, en *Comentario del Texto Refundido de la Ley general para la defensa de los consumidores y usuarios...*, *cit.*, t. I, pp. 581-607, y NEVADO-BATALLA MORENO, P. T., “Las reclamaciones en vía administrativa”, en *Derechos de los consumidores y usuarios: doctrina, normativa, jurisprudencia, formularios* (AA.VV; Dtora, DE LEÓN ARCE, A.; Coord, GARCÍA GARCÍA, L. M.), 1ª ed., Tirant Lo Blanch, Valencia 2016, pp. 2743-2747, entre otros autores.

25. *Vid.* los arts. 8.2 d) y 9.1 d) del RD 184/2008, de 8 febrero (BOE 39, de 14 febrero 2008), por el que se aprueba el Estatuto de la AESA, en relación con las funciones de este organismo, entre las que se cuentan, según los referidos preceptos, la defensa y protección de los intereses de la sociedad en relación con el transporte aéreo, así como las que se atribuyan al Estado español en los Reglamentos y Directivas de la UE y correspondan al Ministerio de Fomento en virtud de nuestro ordenamiento jurídico interno, como es el caso; para ampliar información, *vid.* GUERRERO LEBRÓN, M. J., “Remedios no jurisdiccionales...”, *cit.*, pp. 141-144, especialmente p. 142 - npp. 33 -.

26. *Vid.* el penúltimo ap. de dicho formulario, p. 6, disponible en <<http://www.seguridadaerea.gob.es>>.

plena discrecionalidad técnica para entrar o no a pronunciarse sobre si decidía otorgar o no al pasajero aéreo la compensación solicitada. En otro orden de cosas, es evidente que una eventual resolución de la AESA favorable al pasajero aéreo podría ser recurrida ante los tribunales de justicia por la compañía aérea, habida cuenta de que se deja “expedita la vía civil” en el último inciso del citado precepto²⁷. Quizá sea por todo ello por lo que la AESA no hace uso de la prerrogativa que le sería conferida en teoría al socaire del repetido precepto, y así, se está limitando hasta la fecha a articular un procedimiento que concluye con la emisión de un informe sobre el incidente sometido a su conocimiento con ocasión de la reclamación del pasajero aéreo afectado por las disfunciones previstas en el Reglamento 261/2004. Si este informe resultase favorable al pasajero, pasaría a convertirse en un valioso instrumento de cara a la posterior demanda judicial en vía civil contra la compañía aérea instando el pago de la compensación que le habría sido atribuida en dicho informe, si la referida compañía se la hubiese denegado pese a haber conocido tal informe²⁸. En consecuencia, parece que el art. 48 TrLGDcyU no proporciona una excesiva virtualidad coercitiva para que el pasajero aéreo obtenga su correspondiente resarcimiento²⁹, aunque es obvio que, con una interpretación y un desarrollo normativo adecuados, podría llegar a constituir un valioso instrumento para mejorar la aplicación efectiva del RCAPA, si bien no se espera que vaya a ser así en un futuro inmediato.

c) Los mecanismos alternativos de resolución de disputas como tercera vía: especial referencia a las Directrices interpretativas del Reglamento 261/2004

En este panorama quizá no suficientemente bien delimitado ha irrumpido con cierta pujanza una tercera opción de resolución de los conflictos entre las

27. Por tanto, será la jurisdicción civil y no la contencioso-administrativa quién tenga la competencia objetiva a estos efectos, en concreto los JM, de acuerdo a la atribución de competencia objetiva en materia de transportes establecida en el art. 86 *ter*.2 b) de la LO 6/10985, de 1 julio (BOE 157, de 2 julio 1985), del Poder Judicial (LOPJ), tal como fue modificada en este punto por el art. 2.7 de la LO 8/2003, de 9 julio (BOE 164, de 10 julio 2003), para la Reforma Concursal (LORC).

28. *Vid.* el ap. “Actuación de AESA”, en el enlace “Reclamaciones por cancelaciones y retrasos”, en la *web* <<http://www.seguridadaerea.gob.es>>, *cit.*; para ampliar información, *vid.* GUERRERO LEBRÓN, M. J., *ibidem*.

29. En sentido similar, *vid.* GUERRERO LEBRÓN, M. J., “Remedios no jurisdiccionales...”, *cit.*, p. 143.

compañías aéreas y sus pasajeros, a saber, la posibilidad de recurrir a los mecanismos de arbitraje propios de la defensa de los consumidores y usuarios en materia de transporte aéreo. Tras un largo proceso todavía no definitivamente concluido desde un punto de vista estrictamente normativo³⁰, esta posibilidad se ha materializado a partir de dos hechos tan significativos como los siguientes:

- La inclusión de la opción de denunciar en la plataforma de resolución alternativa de litigios de la Comisión Europea³¹, si se ha comprado el billete de transporte aéreo *on line*, contemplada en el ap. 7.2 (sobre “Entidades de resolución alternativa de litigios”) de la Comunicación de la Comisión Europea [Doc. C (2016) 3502 final], de 10 junio 2006 (DOUE C 2014, de 15 junio 2016, disponible en <<http://ec.europa.eu>>), por la que se aprueban las Directrices Interpretativas del RCAPA, p. 18.
- La creación y el funcionamiento efectivo de dicha plataforma, accesible a través del enlace <<https://webgate.ec.europa.eu/odr/main>>, si bien la posibilidad de hacer uso de la misma depende de la creación por parte de cada

30. Sobre este proceso, pendiente de verse culminado con la adopción de la Propuesta de reforma del RCAPA en tramitación (*vid. supra* n. 23), *vid.* GUERRERO LEBRÓN, M. J., “Remedios no jurisdiccionales...”, *cit.*, pp. 146-151. En concreto, se ha incluido en dicha Propuesta el futuro art. 16 *bis*).3 RCAPA. añadido por el art. 1.15 de la Propuesta de la Comisión de 2013 y la Enmienda 129 de la modificación del PE de 2014, ambas *cit.*, conforme al cual los Estados miembros de la UE deben fomentar que los posibles litigios entre pasajeros y transportistas aéreos sobre los derechos y deberes regulados en el RCAPA puedan verse solventados mediante mecanismos de resolución alternativos de carácter extrajudicial (los llamados mecanismos RAL o de Resolución Alternativa de Litigios) que resulten independientes, eficaces y eficientes, para lo cual se deberán designar organismos habilitados para conocer de estos procedimientos extrajudiciales y que deberán ser necesariamente distintos de los organismos responsables del cumplimiento y supervisión del RCAPA (para ampliar información, *vid.* GUERRERO LEBRÓN, M. J., *ibidem*, y RALUCA STROIE, I., “Alternativas a la resolución de conflictos en materia de consumo: la Directiva 2013/11/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, y el Reglamento 2013/524/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2013”, en Revista CESCO de Derecho de Consumo, 7 (2013), pp. 228-239 (disponible en <<http://www.revista.uclm.es/index.php/cesco>>).

31. Esta plataforma RAL se ve regulada en el Reglamento 524/2013/UE, del PE y del Consejo, de 21 mayo 2013, sobre resolución de litigios en línea en materia de consumo y en la Directiva 2013/11/UE, del PE y del Consejo, de la misma fecha, relativa a la resolución de litigios en línea en materia de consumo (ambos publicados en el DOUE L 165, de 18 junio 2013); sobre la misma, *vid.* la doctrina *cit. supra* en la n. anterior, así como MORENO LISO, L., “El arbitraje privado en el transporte aéreo. Especial referencia al arbitraje electrónico en el transporte de pasajeros”, en *Cuestiones actuales del Derecho aéreo* (AA.VV; Coord, GUERRERO LEBRÓN, M. J.), 1ª ed., Marcial Pons, Madrid 2012, pp. 325-341, entre otros autores.

uno de los Estados miembros de la UE de los organismos internos encargados de poner en marcha esta plataforma en sus respectivos territorios, y no todos han llevado a cabo esta tarea hasta la fecha³².

En suma, pues, la adquisición *on line* del billete aéreo contará, entre otras, con la ventaja de poder ventilar en esta plataforma los eventuales litigios que se pudieran plantear con la compañía aérea de que se trate en virtud de los derechos y deberes regulados para ambas partes en el RCAPA.

4. La conclusión: la necesidad de resolver este problema

Si ya resulta evidente *per se* que la defensa y aplicación efectiva de cualesquiera derechos precisan de mecanismos eficaces para que puedan ser hechos valer en la práctica, la sentencia en análisis lo ha puesto aún más de manifiesto en lo tocante a la protección de los pasajeros aéreos. Por ende, ha quedado asimismo bien patente que la absoluta libertad reconocida a los Estados miembros de la UE en este fallo para regular en sus ordenamientos tales mecanismos ante el silencio al respecto del RCAPA puede conducir a una notable dispersión y a una nada deseable fragmentación de los mismos, ya que podrían articularse en procesos judiciales, procedimientos administrativos o instancias de arbitraje, opción esta última que parece llamada a prevalecer sobre las dos anteriores cuando se adopte y entre en vigor la esperada reforma del Reglamento 261/2004 todavía en tramitación. En cualquier caso, y al margen de la solución que llegue a imponerse con el tiempo y la labor de las Instituciones de la UE y de sus Estados miembros, resulta imprescindible que, de uno u otro modo, sea esta una solución unificada en toda la Unión, pues de lo contrario los pasajeros aéreos podrían ser objeto de un trato desigual dependiendo del Estado miembro en cuyo territorio sufriesen la cancelación, el gran retraso u otras de las disfunciones contempladas en el RCAPA, en una discriminación rechazable a todas luces. Urge, pues, poner fin a la referida dispersión actual y aportar así mayor seguridad jurídica en esta materia.

32. Conforme a los datos que obran en el referido enlace, todavía no han creado estos organismos Croacia, Rumanía y España.

5. Bibliografía

AA.VV (Coords. GONZÁLEZ PORRAS, J. M., y MÉNDEZ GONZÁLEZ, F. P.), *Libro Homenaje al Profesor Manuel Albadalejo García*, vols. 1 y 2, 1^o ed., Colegio de Registradores de la Propiedad y Mercantiles de España y Universidad de Murcia 2004.

AA.VV (Dir., MENÉNDEZ MENÉNDEZ, A.), *Régimen jurídico del transporte aéreo*, 1^a ed., Boeing, IE y Thomson Civitas, Cizur Menor 2005.

AA.VV (Coord. BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, R.), *Comentario del Texto Refundido de la Ley general para la defensa de los consumidores y usuarios y otras leyes complementarias (Real Decreto Legislativo 1/2007)*, t. I y II, 1^a ed., Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor 2009.

AA.VV Eds. FERNÁNDEZ DE LA GÁNDARA, L., EMBID IRUJO, J. M., RECALDE CASTELLS, A., LEÓN SANZ, F. J.; Coords. PÉREZ MILLÁN, D., y SOLERNOU SANZ, S.), *“Liber Amicorum” Prof. José María Gandra Romero*, 1^a ed., Marcial Pons, Madrid 2012.

AA.VV (Coord. GUERRERO LEBRÓN, M. J.), *Cuestiones actuales del Derecho aéreo* 1^a ed., Marcial Pons, Madrid 2012.

AA.VV (Dir. CUÑAT EDO, V., MASSAGUER FUENTES, J., ALONSO ESPINOSA, F. J., y GALLEGO SÁNCHEZ, E.; Coord. PETIT LAVALL, M. V.), *Estudios de Derecho Mercantil. Liber Amicorum Profesor Dr. Francisco Vicent Chuliá*, 1^a ed., Tirant Lo Blanch, Valencia 2013.

AA.VV (Dir., GUERRERO LEBRÓN, M. J.), *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros*, 1^o ed., marcial Pons, Madrid 2015.

AA.VV, (Dir. PETIT LAVALL, M. V. y PUETZ, A.), *La eficiencia del transporte como objetivo de la actuación de los poderes públicos: liberalización y responsabilidad*, 1^a ed., Marcial Pons, Madrid 2015.

AA.VV (Coords. CORDÓN MORENO, F., ARMENTA DEU, T., MUERZA ESPARZA, J. J., y TAPIA HERNÁNDEZ, I.), *Comentarios a la Ley de Enjuiciamiento Civil*, vol. I y II, 2^a ed., Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor 2011.

AA.VV (Dtor. MARÍN CASTÁN, F.; Coord., DE ANDRÉS HERRERO, M. A.), *Comentarios a la Ley de Enjuiciamiento Civil*, t. I a III, 1^a ed., Tirant Lo Blanch, Valencia 2011.

AA.VV (Dtora, GUERRERO LEBRÓN, M. J.), *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros*, 1ª ed., marcial Pons, Madrid 2015.

AA.VV (Dtora, DE LEÓN ARCE, A.; Coord, GARCÍA GARCÍA, L. M.), *Derechos de los consumidores y usuarios: doctrina, normativa, jurisprudencia, formularios* 1ª ed., Tirant Lo Blanch, Valencia 2016.

AA.VV (Dtor. TOMILLO URBINA, J. L.; Coords. ÁLVAREZ VEGA, M. I., y CAPELLI, G.), *Soluciones alternativas a los conflictos de consumo: perfiles hispano-italianos* 1ª ed., Comares, Granada 2016.

AA.VV (Dtora. ZUBIRI DE SALINAS, M.), *El contrato de transporte de viajeros: nuevas perspectivas*, 1ª ed., Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor 2016.

ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso de Derecho Aéreo*, 1º ed., Thomson Civitas, Cizur Menor 2006.

BAGO ORIA, B., “El transporte de aéreo de pasajeros y el daño moral”, en *La eficiencia del transporte como objetivo de la actuación de los poderes públicos...*, cit., pp. 433-455.

BALLESTEROS DE LOS RÍOS, M., “El contrato de viaje combinado”, en *Tratado de contratos*, cit., t. IV, pp. 5501 y ss.

BENAVIDES VELASCO, P. G., “Obligaciones de información y asistencia en el transporte aéreo de personas con movilidad reducida”, en *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros*, cit., pp. 221-253.

BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, A., “El principio de protección de los consumidores”, en *“Liber Amicorum” Prof. José María Gondra Romero*, cit., pp. 119-134.

BERNARD, N., “The future of European economic law in the light of the principle of subsidiarity”, en *CML Rev*, 33, 4, (1996), pp. 633-666.

BIEDMA FERRER, J. M., “La protección del pasajero aéreo en la normativa comunitaria: El Reglamento (CE) 261/04. El caso de los pasajeros aéreos con movilidad reducida o discapacidad”, en *RADT*, 4 (2010), pp. 47-79, disponible en <<http://www.juntadeandalucia.es/turismocomercioydeporte/documentación>>.

BIEDMA FERRER, J. M., “El pasajero aéreo discapacitado y la normativa comunitaria: especial referencia al turismo accesible”, en *Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad de Alcalá de Henares*, 5 (2012), pp. 245-272, disponible en <<http://dialnet.unirioja.es>>.

BRIGNARDELLO, M., *La tutela dei passeggeri in caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardo prolungato. Normativa vigente e prospettive di riforma*, 1ª ed., G. Giappichelli, Turín 2013.

CARBALLO FIDALGO, M., *La protección del consumidor frente a cláusulas no negociadas individualmente: disciplina legal y tratamiento jurisprudencial de las cláusulas abusivas*, 1ª ed., Bosch, Barcelona 2013.

COLMENERO GUERRA, J. A., “Comentarios a la Ley de Enjuiciamiento Civil (Arts. 50 a 60: De la Competencia Territorial)”, en *InDret*, 3 (2007), pp. 1-35 (13-21), disponible en <<http://www.indret.com>>.

CONTRERAS DE LA ROSA, I., “Nueva configuración de las circunstancias extraordinarias para el transporte aéreo en el Reglamento (CE) núm. 261/2004”, en *La eficiencia del transporte como objetivo de la actuación de los poderes públicos...*, *cit.*, pp. 473-488.

DE ANDRÉS HERRERO, M. A., “Comentario al artículo 52”, en *Comentarios Tirant Lo Blanch a la Ley de Enjuiciamiento Civil*, *cit.*, t. I, pp. 537-550.

DE AREILZA CARVAJAL, J. M., “El principio de subsidiariedad en la construcción de la Unión Europea”, en *REDC*, 15, 45 (1995), pp. 53-93, disponible en <<http://dialnet.unirioja.es>>.

EDOARDO FROSINI, T., “Subsidiariedad y Constitución” (trad. de GÓMEZ LUGO, Y.), en *REP*, 115 (2002), pp. 7-25, disponible en <<http://dialnet.unirioja.es>>.

FERRER TAPIA, B., *El contrato de transporte aéreo de pasajeros. Sujetos, estatuto y responsabilidad*, 1ª ed., Dykinson, Madrid 2013.

GALERA RODRIGO, S., “El principio de subsidiariedad desde la perspectiva del reparto de competencias entre los Estados miembros y la Unión Europea”, en *GJCEE*, 103 (1995), pp. 5-20.

GARCÍA ÁLVAREZ, B., “La aplicación de los límites de responsabilidad del Convenio de Montreal al daño moral en el transporte de pasajeros (comentario a la STJCE de 6 de mayo de 2010)”, en *RDT*, 5 (2010), pp. 290-296.

GARCÍA ÁLVAREZ, B., “Los derechos de los viajeros en la Unión Europea: a propósito de la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo de 19 de diciembre de 2011”, en *CDT*, 4 2 (2012), pp. 284-299, disponible en <<http://dialnet.unirioja.es>>.

GARCÍA-CRUCES GONZÁLEZ, J. A., “La protección de los legítimos intereses económicos de los consumidores como principio general del ordenamiento español”, en *Estudios sobre Consumo*, 48 (1999), pp. 131-145.

GARCÍA PÉREZ, C. L., “Cláusulas abusivas. Artículo 90. Cláusulas abusivas sobre competencias y Derecho aplicable”, en *Comentario del Texto Refundido de la Ley general para la defensa de los consumidores y usuarios...*, cit., t. II, pp. 1361-1389.

GONZÁLEZ CABRERA, I., “La disminución de la protección del viajero en el transporte aéreo: un cambio de tendencia (a propósito de la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, modificativo de los Reglamentos 261/2004 y 202797)”, en *RDT*, 15 (2015), pp. 97-130.

GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, M. B., “Responsabilidad del transportista aéreo por denegación de embarque, cancelación del vuelo y acomodo en clase distinta de la contratada”, en *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros*, cit., pp. 193-219.

GONZÁLEZ VAQUÉ, L., “El Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas confirma la validez del Reglamento nº 261/2004 (compensación en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de un vuelo)”, en *GJUE*, 243 (2006), pp. 3-17.

GOZALO LÓPEZ, V., “Principios de la protección jurídica de los consumidores y resolución alternativa de los conflictos de consumo”, en *Soluciones alternativas a los conflictos de consumo...*, cit., pp. 45-60.

GUERRERO LEBRÓN, M. J., “Remedios no jurisdiccionales para la tutela del pasajero aéreo”, en *El contrato de transporte de viajeros: nuevas perspectivas*, cit., pp. 129-154.

GUERRERO LEBRÓN, M. J., “Algunos problemas interpretativos del Reglamento (CE) 2027/97”, en *RDT*, 1 (2008), pp. 163-179.

GUERRERO LEBRÓN, M. J.: “Las últimas reformas en Derecho del transporte aéreo: avances y cuestiones pendientes en la protección de los pasajeros y los terceros”, en *RADT*, 3 (2010), pp. 127-157, disponible en <<http://www.junta-deandalucia.es/turismocomercioydeporte/documentación>>.

LABORDA VALLE, E., *El sistema arbitral del consumo*, 1ª ed., Tesis Doctoral, UNED 2016, disponible en <<http://e-spacio.uned.es>>.

LASARTE ÁLVAREZ, C., “La protección del consumidor como principio general del derecho”, en *Libro Homenaje al Profesor Manuel Albadalejo García, cit.*, vol. 2, pp. 2619-2646, también publicado en *Estudios sobre Consumo*, 73 (2005), pp. 55-68, y en *Cuadernos de Derecho Judicial*, 6 (2007), pp. 61-100.

LENAERTS, K. y VAN YPERSELE, P., «Le principe de subsidiarité et son contexte: étude de l’article 3 B du Traité CE», en *CDE*, 1-2 (1994), pp. 3-85.

LILLO, L., “Access to justice and small claims courts: Supporting latin american civil reforms through empirical research in Los Ángeles County, California”, en *Revista Chilena de Derecho*, 43, 3 (2016), pp. 955-986, disponible en <<http://dialnet.unirioja.es>>.

LOZANO ROMERAL, D. I., “Transporte aéreo. El contrato de transporte. Derechos y deberes. La sobreventa. Las indemnizaciones por retraso. Especial consideración de los minusválidos. Responsabilidad civil y seguros”, en *Régimen jurídico del transporte aéreo, cit.*, pp. 293-321 (299-309).

LUONGO, N., “El régimen de responsabilidad aplicable por daños a los pasajeros en el transporte aéreo internacional”, en *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros, cit.*, pp. 59-94.

LUONGO, N., “El régimen de responsabilidad aplicable por daños por retraso en el transporte aéreo de pasajeros”, en *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros, cit.*, pp. 94-125.

LYCZKOWSKA, K. M., “Retrasos y cancelaciones de vuelo: responsabilidad del transportista”, en *Revista CESCO de Derecho de Consumo*, 2 (2012), pp. 1-16 (disponible en <<http://www.revista.uclm.es/index.php/cesco>>).

LYCZCOWSKA K. M., “¿Dónde se puede demandar a Ryanair?”, en *Revista CESCO de Derecho de Consumo*, 2 (2012), pp. 61-62, disponible en <<http://www.revista.uclm.es/index.php/cesco>>.

LYCZCOWSKA K. M., “Comentario a la sentencia del Tribunal Supremo de 12 de diciembre de 2001”, en *CCJC*, 89 (2012), pp. 551-570 (BIB 2012, 1109).

MADURGA TOLEDANO, M. C., “El transporte de equipaje: ámbito y extensión de la responsabilidad del porteador aéreo por pérdida, destrucción, daños y retraso”, en *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros, cit.*, pp. 163-191.

MAESTRE CASAS, P., “El pasajero aéreo desprotegido: obstáculos a la tutela judicial en litigios transfronterizos por incumplimientos de las compañías

aéreas (a propósito de la STJUE de 9 julio 2009, *Rehder, As. C-204/08*), en *CDT*, 3 2 (2011), pp. 282-303, disponible en <<http://dialnet.unirioja.es>>.

MALENOVSKY, J., “Responsabilidad del transportista aéreo en caso de retraso en un transporte internacional de pasajeros: TJ Sala Tercera S. 17 febrero 2006”, en *La Ley UE*, 35 (2016), pp. 101-103.

MAMBRILLA RIVERA, V., “Eficacia de la normativa de la Unión Europea en la protección de los usuarios del transporte”, en *Revista CESCO de Derecho de Consumo*, 6 (2013), pp. 205-233, disponible en <<http://www.revista.uclm.es/index.php/cesco>>.

MARÍN LÓPEZ, M. M., “La Directiva 2011/83/UE: esquema general, ámbito de aplicación, nivel de armonización y papel de los Estados miembros”, en *Revista CESCO de Derecho de Consumo*, 1 (2012), pp. 8-21, disponible en <<http://www.revista.uclm.es/index.php/cesco>>.

MÁRQUEZ LOBILLO, P., *Denegación de embarque en el transporte aéreo de pasajeros*, 1ª ed., Marcial Pons, Madrid 2013.

MARTÍNEZ LÓPEZ-MUÑIZ, J. L., “El principio de subsidiariedad”, en *Los principios jurídicos del Derecho administrativo*, *cit.*, pp. 1275-1310.

MORALES RODRÍGUEZ, J. R., “El Convenio de Montreal de 1999 y su tratamiento en la Unión Europea”, en *Estudios de Derecho Aeronáutico y espacial*, *cit.*, pp. 27-42.

MORENO LISO, L., “El arbitraje privado en el transporte aéreo. Especial referencia al arbitraje electrónico en el transporte de pasajeros”, en *Cuestiones actuales del Derecho aéreo*, *cit.*, pp. 325-341.

MORILLAS JARILLO, M. J., PETIT LAVALL, M. V., y GUERRERO LEBRÓN, M. J., *Derecho aéreo y del espacio*, 1ª ed., Marcial Pons, Madrid 2014.

MUERZA ESPARZA, J. J., “Comentario al artículo 52”, en *Comentarios Aranzadi a la Ley de Enjuiciamiento Civil*, *cit.*, vol. I, pp. 567-573.

NEVADO-BATALLA MORENO, P. T., “Las reclamaciones en vía administrativa”, en *Derechos de los consumidores y usuarios...*, *cit.*, pp. 2743-2747.

PACANOWSKA GONZÁLEZ, I., “Cláusulas no negociadas individualmente”, en *Comentario del Texto Refundido de la Ley general para la defensa de los consumidores y usuarios...*, *cit.*, t. II, pp. 883-953.

PACANOWSKA GONZÁLEZ, I., “Cláusulas abusivas”, en *Comentario del Texto Refundido de la Ley general para la defensa de los consumidores y usuarios...*, cit., t. II, pp. 955-1152.

PETIT LAVALL, M. V., “La protección de los pasajeros en la Unión Europea”, en *Derecho aéreo y del espacio*, cit., pp. 611-664.

PETIT LAVALL, M. V., “Cancelación de vuelos y retrasos: La necesaria reforma del Reglamento (CE) nº 261/20042”, en *Estudios homenaje al Profesor Francisco Vicent Chuliá*, cit., pp. 1241-1265.

RALUCA STROIE, I., “Alternativas a la resolución de conflictos en materia de consumo: la Directiva 2013/11/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, y el Reglamento 2013/524/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2013”, en *Revista CESCO de Derecho de Consumo*, 7 (2013), pp. 228-239, disponible en <<http://www.revista.uclm.es/index.php/cesco>>.

ROJO ÁLVAREZ-MANZANEDA, C., “Estudio jurisprudencial del derecho a la compensación económica del pasajero aéreo en el ámbito comunitario”, en *DN*, 270 (2013), pp. 25-38.

SÁNCHEZ BARTOLOMÉ, J. M., “Situación actual de la propuesta de modificación de la normativa de protección al pasajero en el ámbito europeo”, en *La eficiencia del transporte como objetivo de la actuación de los poderes públicos...*, cit., pp. 641-652.

STEIN, T., “El principio de subsidiariedad en el Derecho de la Unión Europea” (trad. de LÓPEZ CASTILLO, A.), en *REP*, 90 (1995), pp. 69-84, disponible en <<http://dialnet.unirioja.es>>.

TULLIO, L., “La obligación de protección en el transporte marítimo y aéreo”, en *RDT*, 11 (2013), pp. 11-27.

VALBUENA GONZÁLEZ, F., “La protección del consumidor europeo: alternativas a la vía judicial”, en *REE*, 66 (2015), pp. 52-74 (disponible en <<http://www.ree-uva.es>>).

VELASCO CABALLERO, F., DÍEZ SASTRE, S., y RODRÍGUEZ-CHAVES MIMBRERO, B., “Potestad Sancionadora. Capítulo I. Disposiciones Generales”, en *Comentario del Texto Refundido de la Ley general para la defensa de los consumidores y usuarios...*, cit., t. I, pp. 581-607.

ZUBIRI DE SALINAS, M., “La responsabilidad del transportista de personas en los Reglamentos comunitarios relativos al transporte aéreo, ferroviario y marítimo”, en RDT, 4 (2010), pp. 67-100.

ZUNARELLI, S. y COMMENALE PINTO, M. M., *Manuale di Diritto della navigazione e dei trasporti*, 2ª ed., Cedam, Padua 2013.