

ÍNDICE

ABREVIATURAS UTILIZADAS	15
AGRADECIMIENTOS	17
PRÓLOGO	19
INTRODUCCIÓN: PRESENTACIÓN Y JUSTIFICACIÓN DEL TEMA.	25
CAPÍTULO I. EL TRANSPORTE AÉREO	31
1. La importancia del transporte aéreo en la actualidad.....	31
2. Turismo y transporte aéreo: un matrimonio necesario, indisoluble y conflictivo	35
2.1. La democratización del viaje y del destino	36
2.2. El avión como dinamizador del fenómeno turístico: interrelaciones y tendencias actuales..	38
CAPÍTULO II. EL PROCESO DE LIBERALIZACIÓN EN LA UE	43
1. Antecedentes: instrumentos jurídicos de carácter internacional público y privado que regulan el transporte aéreo	43
1.1. El Convenio de París de 1919	43
1.2. El Convenio de Varsovia de 1929	45
1.3. El Convenio de Montreal de 1999	47
1.3.1. Naturaleza contractual de la relación	49
1.3.2. Retrasos	49
1.3.3. Pérdidas o deterioro de equipaje	50
1.3.4. Responsabilidad	51
1.3.4.1. Del transportista. ¿Cabe el daño moral?	51
1.3.4.2. Del pasajero turista.	51
1.3.5. El arbitraje como sistema de resolución de diferencias alternativo a la vía judicial.	52

1.4. El Convenio de Chicago y las libertades del aire	53
1.4.1. Ideas generales y finalidad del convenio	53
1.4.2. La Organización de Aviación Civil Internacional.	54
1.4.2.1. Estructura orgánica	54
1.4.2.2. Objetivos.	55
1.4.3. Las libertades del aire	55
2. El modelo adoptado por la Unión Europea	57
2.1. La política común de transportes en el Tratado.	58
2.2. «Nouvelles Frontières»: la sentencia del Tribunal de Justicia de 30 de abril de 1986	60
2.2.1. Planteamiento general	60
2.2.2. Principales cuestiones planteadas	61
2.2.2.1. Competencia del Tribunal para resolver la cuestión prejudicial.	61
2.2.2.2. Regulación internacional del transporte aéreo	62
2.2.2.3. Aplicabilidad a los transportes aéreos de las normas de competencia del Tratado	63
2.2.2.4. Consecuencias de la ausencia de una reglamentación de aplicación de los arts. 81 y 82 del Tratado al sector de los transportes aéreos.	63
2.2.2.5. Compatibilidad de un procedimiento nacional de homologación de tarifas aéreas con el derecho comunitario.	64
2.2.3. Efectos jurídicos de la decisión adoptada por el Tribunal . . .	64
2.3. La regulación a partir del año 1987: progresiva liberalización.	65
2.3.1. Primera fase 1987-1990. El primer paquete de medidas liberalizadoras: un nuevo marco para el transporte aéreo . . .	66
2.3.2. Segunda fase. 1990-1991. El segundo paquete de medidas liberalizadoras. De la competencia a la competitividad	70
2.3.3. Tercera fase: 1992. El tercer paquete de medidas liberalizadoras. El despegue definitivo	73
2.3.4. Medidas de acompañamiento y armonización y perspectivas de futuro	76
2.4. El Libro Blanco del Transporte: hacia el Cielo Único	78
2.4.1. Visión general	78
2.4.2. El transporte aéreo en el Libro Blanco	81
2.4.2.1. Compatibilizar el crecimiento con la resolución de los principales problemas: saturación del espacio, infraestructuras, medio ambiente y seguridad.	81
2.4.2.2. La intermodalidad.	85
2.4.3. Derechos y obligaciones de los pasajeros	86
CAPÍTULO III. LA SOBRECONTRATACIÓN DE PLAZAS EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO.	89
1. Ideas preliminares.	89
2. Concepto y naturaleza jurídica: el incumplimiento de una obligación contractual	91

3. Normativa aplicable a la responsabilidad del transportista por retrasos y pérdidas de equipajes	94
3.1. Internacional: el Convenio de Varsovia y sus posteriores modificaciones	94
3.2. El sistema comunitario: un régimen protector de los intereses del consumidor	97
3.3. Interna: la Ley de Navegación Aérea del 60	101
4. Las normas relativas al sistema de compensación por denegación de embarque	103
4.1. Precedentes de la regulación del fenómeno del <i>overbooking</i>	103
4.2. Algunas reflexiones al hilo de la sobre reserva de plazas. Especial referencia al Caso Nader	104
4.3. El Reglamento (CE) nº 295/1991, del Consejo de 4 de febrero de 1991, por el que se establecen normas comunes relativas a un sistema de compensación por denegación de embarque en el transporte aéreo regular.	109
4.4. Modificación del reglamento que regula los derechos de los consumidores en caso de denegación de embarque. Especial referencia a la evolución de los trabajos preliminares	112
4.4.1. Génesis del nuevo Reglamento.	113
4.4.2. Principales modificaciones introducidas	114
4.4.3. Propuesta de la Comisión modificando la propuesta de reglamento del Consejo	116
4.4.4. Informe de la comisión de Política Regional, Transportes y Turismo	119
4.4.5. Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo.	121
4.4.6. Informe de la Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo.	124
4.4.7. Propuesta modificada de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo.	130
4.4.8. Posición común del Consejo con vistas a la adopción definitiva del Reglamento.	132
4.4.9. Aprobación por el Parlamento de la posición común del Consejo con vistas a la adopción definitiva del Reglamento . .	134
4.4.10. Dictamen de la Comisión sobre las enmiendas del Parlamento europeo a la posición común del Consejo.	135
4.4.11. El acuerdo final entre el Parlamento y el Consejo.	135
4.5. El Reglamento 261/2004, de 11 de febrero, 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 295/91 .	137
4.5.1. Ampliación de los supuestos objeto de aplicación.	138
4.5.1.1. Inclusión del aeropuerto de llegada como elemento determinante de la aplicación de la normativa.	138
4.5.1.2. Ampliación a vuelos no regulares.	138

4.5.1.3. Cambio de régimen para el supuesto de vuelos integrantes de viajes combinados	138
4.5.1.4. Inclusión de los supuestos de cancelación y retraso. .	140
4.5.2. «Discreto» incremento de la cuantía de las compensaciones: ¿los incumplimientos se pagan más caros?	144
4.5.2.1 Reducción de las compensaciones inicialmente propuestas	145
4.5.2.2. Pago de las compensaciones.	146
4.5.2.3. Posibilidad de disminuir la compensación en un 50% .	148
4.5.3. Configuración implícita de una «Carta Jurídica del Pasajero»..	149
4.5.3.1. Derechos del pasajero.	149
4.5.3.2. Obligaciones del pasajero	155
4.5.4. Intento de establecer mecanismos nacionales de control	157
5. Las compañías aéreas ante el nuevo marco jurídico	158
5.1. Oposición de IATA.	159
5.2. La sentencia del TJCE de 10 de enero de 2006: legalidad de la normativa, punto y seguido	161
5.2.1. El pronunciamiento del Tribunal: compatibilidad de la norma comunitaria con la normativa internacional	161
5.2.2. Valoración crítica: perspectivas de futuro	166
6. Guía para la aplicación del Reglamento	168
6.1. Grandes retrasos y pérdida de conexiones.	168
6.2. Circunstancias extraordinarias.	169
6.3. Relación del Reglamento con la Directiva de Viajes Combinados . .	169

**CAPÍTULO IV. PERSPECTIVAS DE FUTURO DE LA PROTECCIÓN JURÍDICA DE
LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE AÉREO: VÍAS DE REFORMULACIÓN DE LOS
MECANISMOS DE PROTECCIÓN.** 171

1. Evaluación de funcionamiento del Reglamento y propuesta de modificación. Inicio del proceso. Una modificación necesaria y... ¿urgente?	172
1.1. Análisis crítico externo del funcionamiento del Reglamento: necesita mejorar.	173
1.2. Análisis interno: evaluaciones a iniciativa de la Comisión	179
2. La cuestión prejudicial como instrumento de interpretación de la norma y elemento clave de la revisión.	185
2.1. Fundamento jurídico.	186
2.2. Cuestiones que se pueden someter a cuestión prejudicial	186
2.3. Características de la figura de la cuestión prejudicial	187
2.4. Recomendaciones a los órganos judiciales nacionales de los Estados miembros	187
2.5. Aspectos formales relativos a la cuestión prejudicial	188
2.6. Cuestiones prejudiciales planteadas en relación a la aplicación del Reglamento 261/2004.	189
3. La labor integradora del Tribunal de Justicia de la Unión Europea: clarificación de conceptos.	191
3.1. Circunstancias extraordinarias, interpretación restrictiva	192

3.1.1. Supuestos de inestabilidad política	193
3.1.2. Condiciones meteorológicas incompatibles con la seguridad del vuelo	196
3.1.3. Riesgo o deficiencias inesperadas para la seguridad del vuelo	201
3.1.4. Huelgas que afecten al transportista encargado de efectuar el vuelo	204
3.1.5. Otras circunstancias de posible inclusión en el concepto de excepcionalidad	207
3.2. Cuestiones relativas a los retrasos	209
3.2.1. Los horarios sí forman parte del contrato	209
3.2.1.1. Una cláusula controvertida	210
3.2.1.2. Una cláusula inequívocamente abusiva	210
3.2.1.3. Mejora insuficiente en el clausulado	215
3.2.2. Derecho a compensación de retrasos importantes: modificación esencial del Reglamento	217
3.2.3. Delimitación de la diferencia entre el retraso y la cancelación	218
3.2.4. El retraso: ¿respecto de la hora de llegada o de salida?	218
3.3. Delimitación de los supuestos de compensación	220
3.3.1. Compatibilidad de instrumentos jurídicos: Convenio de Montreal y Reglamento	220
3.3.2. Concepto y alcance del concepto de compensación suplementaria	221
3.3.3. Derecho a compensación en caso de que el retraso se reduzca a iniciativa del pasajero	221
3.4. Delimitación y alcance del concepto de denegación de embarque	222
3.5. Cancelación. ¿Es requisito indispensable que el avión no haya despegado?	224
3.6. Especial referencia a los efectos de la sentencia Vueling en el asunto C-487/12	225
3.6.1. Prevalencia del Derecho de la Unión Europea sobre el derecho nacional	226
3.6.2. Confirmación de la libertad tarifaria	226
3.7. Criterios comunes a todas las sentencias	227
4. La exclusión parcial del transporte de la Directiva 2011 y sus efectos en la protección de consumidores	229
5. La consolidación de una cultura de la información para el consumidor turístico: el Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, de 24 de septiembre de 2008	236
6. La nueva propuesta de Reglamento: confirmación de la hipótesis	244
6.1. Mecanismo de revisión incorporado en el propio Reglamento: la jurisprudencia a escena como indicador de valoración	249
6.1.1. El nivel de cumplimiento de las compañías	250
6.2. La gobernanza como mecanismo: participación de las partes implicadas	252

6.3. La propuesta	253
6.4. Contrapropuesta del Parlamento: reconstrucción parcial de un estatuto jurídico del pasajero	267
6.5. Exigencia del fin de las prácticas incorrectas: ¿Voluntad real o mera declaración de intenciones?	275
CUADRO RESUMEN DE LAS CUESTIONES PREJUDICIALES EN FUNCIÓN DE LA TEMÁTICA Y EL ESTADO MIEMBRO QUE LAS HA PLANTEADO	279
CUADRO RESUMEN DE LAS DECISIONES DEL TJUE RELATIVAS AL REGLAMENTO 261/2004	283
CONCLUSIONES	291
REFERENCIAS.	299
Bibliográficas	299
Electrónicas.	304