



Trabajo Fin de Grado

LA PROTECCIÓN JURÍDICA DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD O MOVILIDAD REDUCIDA EN EL TRANSPORTE AÉREO

LEGAL PROTECTION OF DISABLED PEOPLE AND PERSONS WITH REDUCED MOBILITY WHEN TRAVELLING BY AIR

Autor

Daniel Liso Alastuey

Director

Dr. D. Luis Alberto Marco Arcalá

Facultad de Derecho

2017

LISTADO DE ABREVIATURAS

AENA:	Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.
Art.:	Artículo.
ATAG:	<i>Air Transport Action Group</i> (Grupo de Acción de Transporte Aéreo).
BOE:	Boletín Oficial del Estado.
CE:	Comunidad Europea.
CEAC:	Conferencia Europea de Aviación Civil.
CEE:	Comunidad Económica Europea.
CERMI:	Comité Español de Representantes de Personas Discapacitadas.
COM:	Comisión.
Coord.:	Coordinador.
D.:	Don.
Dir., dirs.:	Director, directores.
Dña.:	Doña.
DO:	Diario Oficial.
DOT:	<i>Department of Transport</i> (Departamento de Transporte)
DOUE:	Diario Oficial de la Unión Europea.
IATA:	<i>International Air Transport Association</i> (Asociación del Transporte Aéreo Internacional).

ICARUS:	<i>Innovative Changes in Air Transport Research for Universally designed Services.</i>
L:	Legislación.
NEB:	<i>National Enforcement Bodies</i> (Órganismos Nacionales de Ejecución).
Núm., nº:	Número.
OACI:	Organización de Aviación Civil Internacional.
OMS:	Organización Mundial de la Salud.
ONU:	Organización de Naciones Unidas.
P., pp.:	Página, páginas.
RCAPA:	Reglamento (CE) nº 261/2004.
Roj:	Repertorio Oficial de Jurisprudencia.
S.A.:	Sociedad Anónima.
Sec.:	Sección.
SME:	Sociedad Mercantil Estatal.
Sra.:	Señora.
Ss.:	Siguientes.
t.:	Tomo.
TFUE:	Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.
UE:	Unión Europea.
Vol.:	Volumen.

ÍNDICE:

0. RESUMEN – ABSTRACT	9
1. CONTEXTO DE LA PROTECCIÓN JURÍDICA DE LAS PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA EN EL TRANSPORTE AÉREO	11
1.1 METODOLOGÍA DEL PRESENTE TRABAJO	12
1.2 FINALIDAD Y RAZÓN DE SER	13
1.3 DEFINICIÓN DE CONCEPTOS.....	14
1.4 EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVA DE LA UNIÓN EUROPEA.....	15
1.5 MARCO JURÍDICO ACTUAL	18
2. EL REGLAMENTO 1107/2006, DE DERECHOS DE LAS PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA EN EL TRANSPORTE AÉREO	20
2.1 ANÁLISIS DEL REGLAMENTO.....	20
2.1.1 Estructura.....	20
2.1.2 Articulado	25
2.2 RELACIÓN CON OTRAS NORMAS	30
2.2.1 Complemento necesario del Reglamento 261/2004, de transporte aéreo.....	30
2.2.2 Otras normas y textos legales	32
3. JURISPRUDENCIA Y DOCTRINA RELATIVA A LA PROTECCIÓN JURÍDICA DE LAS PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA EN EL TRANSPORTE AÉREO.....	39
3.1 CLASIFICACIÓN DE SENTENCIAS	39
3.1.1 Protección en casos de discriminación	39
3.1.2 Protección contra el retraso de vuelos	41
3.1.3 Protección contra la denegación de embarque	42

3.1.4 Otras	42
3.2 PRINCIPALES LÍNEAS JURISPRUDENCIALES	44
4. VISIÓN CRÍTICA DEL REGLAMENTO (CE) N° 1107/2006.....	46
4.1 CARENCIAS, INSUFICIENCIAS Y PROBLEMAS QUE SE PLANTEAN	46
4.2 VIRTUDES Y ACIERTOS	48
5. CONCLUSIONES	50
5.1 ¿OFRECEN LAS COMPAÑÍAS AÉREAS Y LOS AEROPUERTOS UNA PROTECCIÓN EFECTIVA Y ACORDE A LA LEGALIDAD DE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD?.....	50
5.2 ¿ES VIABLE UNA MEJORA DE LA REGULACIÓN RELATIVA A LAS PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA EN EL TRANSPORTE AÉREO?	52
5.3 VALORACIÓN DE LA PROTECCIÓN JURÍDICA DE LAS PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA MEDIANTE EL REGLAMENTO (CE) N° 1107/2006	53
6. BIBLIOGRAFÍA	54
6.1 LEGISLACIÓN Y TEXTOS JURÍDICOS CONSULTADOS.....	56
6.2 JURISPRUDENCIA CONSULTADA	60
6.3 PÁGINAS WEB CONSULTADAS.....	62
6.4 OTROS DOCUMENTOS	63

0. RESUMEN - ABSTRACT

La protección de los derechos de las personas con discapacidad ha adquirido una importancia especial en la actividad legislativa durante las últimas décadas. El ámbito del transporte aéreo ha sido el primero en contar con una regulación específica y vinculante en la Unión Europea mediante el Reglamento (CE) nº 1107/2006. El Reglamento contiene grandes avances en la defensa de los derechos de las personas con discapacidad, aunque también adolece de algunos errores y ciertas carencias. Tras un exhaustivo análisis del texto legal y del panorama jurídico general, incluidas las principales líneas jurisprudenciales, se aporta una visión crítica y se presentan las virtudes e insuficiencias más apreciables del actual marco de protección de los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo. Del mismo modo, se comentan algunas propuestas de mejora de la legislación y de las prácticas habituales en relación con la prestación de asistencia gratuita en aeropuertos y aeronaves, la transmisión de información, los requisitos de seguridad y la actitud de los Estados Miembros.

Legal protection of rights of disabled people has taken on special importance in the legislative activity during the last recent decades. The field of air transport has been the first to count with a specific and binding regulation in the European Union through Regulation (EC) No. 1107/2006. The Regulation contains a quantum leap in legal protection of rights of disabled people, although it also includes some mistakes and shortcomings. After a thorough analysis of the legal text and the juristic overview, including the main jurisprudential lines, a critical view is provided and the most significant advantages and disadvantages of the current framework of the protection of rights of disabled people or persons with reduced mobility when travelling by air are given. Likewise, some proposals for improving the lawmaking and the common practices related to provision of free-of-charge assistance in airports and aircrafts, transmission of information, safety requirements and Member States stance were posed.

1. CONTEXTO DE LA PROTECCIÓN JURÍDICA DE LAS PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA EN EL TRANSPORTE AÉREO

Las cifras ilustran de manera irrefutable que un sector cada vez más considerable de la población mundial sufre alguna forma de discapacidad. En concreto, se estima que más de mil millones de personas viven con alguna forma de discapacidad; de las cuales, casi 200 millones experimentan dificultades significativas en su funcionamiento. Este dato supone que un 15% de la población mundial tiene alguna discapacidad, frente al 10% de hace 50 años¹.

Paralelamente, es perfectamente acreditable que el sector del transporte aéreo de pasajeros está en auge: en 2014 se realizaron más de 37 millones de vuelos comerciales, lo que supone una media de más de 100.000 vuelos diarios². Algunos factores como la liberalización del sector –y la consecuente irrupción de compañías de bajo coste–, las nuevas políticas de protección de consumidores y usuarios y la contratación por Internet, entre otros, explican el esplendor que actualmente goza el transporte aéreo de pasajeros.

Atendiendo concretamente a los datos referidos a España, el último informe de mercado aéreo del Ministerio de Fomento³ refleja que el número de pasajeros en el mes de diciembre de 2016 alcanzó los 12,46 millones, un 14,1% más que el mismo mes del año anterior. De ese total, la inmensa mayoría –el 62%– viajaron a algún territorio de la Unión Europea.

Tal y como se observa, tanto el incremento de las personas con discapacidad como el esplendor del sector de la navegación aérea son una realidad. Y las previsiones invitan a pensar que el incremento en los próximos años será exponencial.

¹ Fuente: Informe mundial sobre la discapacidad, Organización Mundial de la Salud (OMS). Disponible en: http://www.who.int/disabilities/world_report/2011/accessible_es.pdf?ua=1

² Fuente: Aviation Benefits Beyond Borders, Air Transport Action Group (ATAG). Disponible en: http://aviationbenefits.org/media/26786/ATAG_AviationBenefits2014_FULL_LowRes.pdf

³ Informe: Análisis de la evolución del tráfico aéreo comercial en España, Subdirección General de Transporte Aéreo, Área de Estudios Estratégicos y Análisis de Mercado, Dirección General de Aviación Civil, Ministerio de Fomento. Diciembre de 2016. Disponible en: <https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/8111F088-9B38-4D0E-9365-0BACF68793E5/141127/An%C3%A1lisisdelaevoluci%C3%B3ndeltr%C3%A1ficoa%C3%A9reocomercialEsp.pdf>

Desde un punto de vista estrictamente jurídico, las personas con discapacidad no habían contado con una protección especial hasta hace pocos años. Pero, ¿cuál es el panorama actual, y cuáles son las perspectivas de futuro en lo que a los derechos de las personas con discapacidad se refiere?

1.1 METODOLOGÍA DEL PRESENTE TRABAJO

Habida cuenta de las circunstancias recientemente planteadas, es necesario realizar un exhaustivo análisis del recorrido jurídico en el ámbito de la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida.

En los sucesivos apartados, se comentarán los precedentes legislativos existentes, se analizará pormenorizadamente la regulación vigente y se tratarán las principales líneas jurisprudenciales al respecto. Particularmente, se estudiará el contenido del Reglamento (CE) nº 1107/2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo⁴, como cuerpo legal básico en el reconocimiento de derechos de las personas con discapacidad.

En resumen, lo que se pretende es plasmar el marco de la protección jurídica de las personas con discapacidad en el transporte aéreo; reflejar el camino recorrido, el panorama actual y la previsión de futuro de la lucha legislativa y jurisprudencial en pos de la igualdad de trato y oportunidades, y contra la discriminación por razón de discapacidad en el transporte aéreo.

Una vez realizado tal proceso, se valorarán las propuestas y quejas de distintos especialistas en el sector y entidades y asociaciones de afectados; y se concluirá con la aportación de una visión crítica personal, habiendo estudiado cuidadosamente todos los factores que afectan al objeto de este trabajo: la protección jurídica de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo.

⁴ Reglamento (CE) nº 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo (DOUE L 204, de 26 de julio de 2006).

1.2 FINALIDAD Y RAZÓN DE SER

Tal y como se comentaba al inicio, los datos son claros a la hora de reflejar el continuo y exponencial crecimiento del sector del transporte aéreo y, consecuentemente, de la cantidad de personas con alguna discapacidad que se desplazan en avión. Tal crecimiento podría considerarse causa y consecuencia de la actual regulación, suponiendo ésta una adaptación del sector a las necesidades actuales y, a su vez, un impulso del mismo.

En cualquier caso, la vigencia de la normativa actual se fundamenta esencialmente en el avance, tan pertinente como justo, que se viene produciendo durante las últimas décadas en lo que a reconocimiento de derechos e igualdad de oportunidades de las personas con alguna discapacidad respecta. Avance que, afortunadamente, se da a nivel nacional, pero también a nivel europeo e internacional.

Ya el artículo 7 de la Declaración Universal de Derechos Humanos⁵ refleja que <<Todos son iguales ante la ley y tienen, sin distinción, derecho a igual protección de la ley. Todos tienen derecho a igual protección contra toda discriminación que infrinja esta Declaración y contra toda provocación a tal discriminación>>. Desde que se promulgó en 1948, o incluso desde que apareció como uno de los principios fundamentales de la Revolución Francesa en la Declaración de Derechos del Hombre y del Ciudadano de 1789, la igualdad ha sido objeto de gran cantidad de reflexiones en pos –la mayoría– de lograr que impere con la mayor eficacia y justicia social. En esa misma línea, la igualdad de oportunidades y, más concretamente, la igualdad de oportunidades de las personas con movilidad reducida merecen ser tratadas hasta lograr la evidente meta, que es acabar con las desigualdades por razón de discapacidad.

De ese modo, y alcanzado un presumible y considerable nivel de concienciación de la sociedad actual acerca de los derechos de las personas con discapacidad, es preciso continuar reflexionando sobre tal cuestión en un constante avance y progreso jurídico y social.

⁵ Adoptada y proclamada por la Asamblea General de la Organización de Naciones Unidas (ONU), el 10 de diciembre de 1948 mediante la Resolución 217 A (iii).

Este es precisamente el motivo esencial del presente texto y de muchas otras reflexiones en este sentido: analizar la situación actual y aportar una nueva visión crítica que suponga un avance más en la lucha por los derechos de las personas con discapacidad.

1.3 DEFINICIÓN DE CONCEPTOS

La precisión a la hora de delimitar qué se entiende por cada uno de los conceptos clave en esta materia es, como en otras, de vital importancia. No deben admitirse ambigüedades que concedan margen de interpretación por parte de las empresas y en detrimento de los derechos de consumidores y usuarios. De ello se encarga particularmente el Artículo 2 del Reglamento (CE) nº 1107/2006, nutriéndose de normas y organismos internacionales que ya con anterioridad lo habían hecho.

El primer efecto que aparece en el citado Reglamento, en aras de evitar tal ambigüedad, es tomar como referencia los términos <<persona con discapacidad>> o <<persona con movilidad reducida>>, considerada ésta última una categoría más rígida por huir de esquemas estandarizados. Cabe recordar que jamás deberá utilizarse el término minusválido para referirse a las personas que viven con algún tipo de discapacidad⁶. En concreto, el Reglamento (CE) nº 1107/2006 define como <<persona con movilidad reducida>> a <<toda persona cuya movilidad para utilizar el transporte se halle reducida por motivos de discapacidad física (sensorial o locomotriz, permanente o temporal), discapacidad o deficiencia intelectual, o cualquier otra causa de discapacidad, o por la edad y cuya situación requiera una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares del servicio puesto a disposición de los demás pasajeros>>.

Por su parte, el Anexo 9 del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil⁷ aportó una denominación de <<personas con impedimentos>> que no dista en absoluto de la recientemente citada, considerando como tal <<Toda persona cuya movilidad se ve reducida por una incapacidad física (sensorial o de locomoción), deficiencia mental, edad,

⁶ En aplicación de la Ley 39/2006, de 14 de diciembre, de Promoción de la Autonomía Personal y Atención a las personas en situación de dependencia (BOE núm. 299, de 15 de diciembre de 2006). Disposición Adicional Octava, relativa a terminología.

⁷ Convenio sobre aviación civil firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944. Instrumento de ratificación de 18 de marzo de 1969 (BOE núm. 311, de 29 de diciembre de 1969).

enfermedad o cualquier otra causa que sea un impedimento para el uso de los transportes y cuya situación requiere atención especial adaptando a las necesidades de dicha persona los servicios puestos a la disposición de todos los pasajeros>>.

Mención especial merece igualmente la definición que realiza la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) en el apartado 1.1.1 de su Resolución 700 de las personas con movilidad reducida: <<los pasajeros con discapacidad física o mental, o con un estado médico que exige atención o asistencia individual en el embarque/desembarque, durante un vuelo, y durante el servicio en tierra que normalmente no se da a otros pasajeros...>>.

El Reglamento (CE) nº 1107/2006 define, además, los términos <<compañía aérea>> (bien como tal, bien operadora, bien comunitaria), <<operador turístico>>, <<entidad gestora del aeropuerto>>, <<usuario del aeropuerto>>, <<comité de usuarios de aeropuertos>>, <<reserva>>, <<aeropuerto>>, <<aparcamiento del aeropuerto>> y <<servicio comercial de transporte aéreo de pasajeros>>; conceptos que adquirirán cierta importancia cuando sea analizado el articulado del Reglamento.

1.4 EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVA DE LA UNIÓN EUROPEA

La normativa de la Unión Europea relativa a la protección jurídica de las personas con movilidad reducida en el transporte aéreo tiene un origen sorprendentemente reciente. De hecho, el Reglamento (CE) nº 1107/2006, aplicable en su totalidad desde el 26 de julio de 2008⁸, es el primer texto legal europeo y vinculante que se refiere de manera especial y exclusiva al marco jurídico de las personas con alguna discapacidad en el sector aeronáutico; y no solo en lo que a dicho sector respecta, sino que tal Reglamento también es la primera norma vinculante de la Unión dedicada exclusivamente a proteger los derechos de las personas con discapacidad.

⁸ Artículo 18 del Reglamento (CE) nº 1107/2006, relativo a su entrada en vigor.

Cierto es que el Reglamento (CE) n° 261/2004⁹, que establece el marco general normativo sobre la compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en casos de denegación de embarque y cancelación o gran retraso de vuelos, ya se refería a las personas con movilidad reducida, concretamente en el apartado tercero del artículo 9, y en el artículo 11 en su totalidad. Pero la regulación que establece es mínima y ambigua, ajustándose a priorizar el transporte de las personas con discapacidad y sus acompañantes y prestarles <<atención especial>>. La entrada en vigor de dicho reglamento, el 17 de febrero de 2005, supone la primera, aunque lacónica, regulación en el marco de la Unión Europea de los pasajeros aéreos con movilidad reducida.

Como se decía, es sorprendente lo reciente de tal regulación cuando ya otros textos internacionales se referían, con mucha anterioridad, a los derechos de las personas con discapacidad y la igualdad de oportunidades; por ejemplo, las Normas Uniformes sobre la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad¹⁰, aprobada por la Asamblea General de la ONU el 20 de diciembre de 1993.

Pese a ello, los dos mencionados cuerpos legales suponen hoy el marco jurídico regulador de los derechos de las personas con movilidad reducida en el transporte aéreo en la Unión Europea. Y, más concretamente, es el Reglamento (CE) n° 1107/2006 el encargado de establecer una verdadera protección jurídica especializada. El Reglamento tiene su origen en la escueta regulación que el RCAPA establece sobre la situación de las personas con discapacidad; pero, aun siendo escueta, es de vital importancia, ya que supone la –tardía– introducción de una regulación de este carácter.

Los textos anteriores o relacionados relativos al transporte aéreo de pasajeros ni siquiera prevén la posibilidad de que personas con movilidad reducida puedan tomar un vuelo en igualdad de condiciones. Muestra de ello es que normativas como el antiguo Reglamento (CEE) n° 295/91 del Consejo, de 4 de febrero de 1991, por el que se establecían normas comunes relativas a un sistema de compensación por denegación de

⁹ Reglamento (CE) n° 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n° 295/91 (DOUE L 46, de 17 de febrero de 2004). Conocido, en su forma abreviada, por RCAPA. Artículo 19, relativo a su entrada en vigor.

¹⁰ No es un instrumento jurídicamente vinculante, pero supone el firme compromiso moral y político de los gobiernos respecto a las medidas encaminadas a lograr la igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad. Texto disponible en: <http://www.un.org/spanish/disabilities/standardrules.pdf>

embarque en el transporte aéreo regular¹¹ (derogado por el actual RCAPA) o la antigua Directiva 90/314/CEE del Consejo, de 13 de junio de 1990¹², relativa a viajes combinados, vacaciones combinadas y circuitos combinados no mencionan en absoluto a las personas con discapacidad, derogada con efectos a partir del 1 de julio de 2018 por la Directiva (UE) 2015/2302, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados¹³. Este nuevo texto, al contrario de la Directiva que deroga, sí hace mención expresa de las personas con movilidad reducida en sus artículos 5.1.a).viii), sobre transmisión de información si el viaje es apto para personas con movilidad reducida y 13.8, sobre la no limitación en la asunción de costes de alojamiento por parte del organizador en caso de imposibilidad de retorno.

Cabe mencionar igualmente el antiguo Reglamento (UE) nº 185/2010, de normas comunes de seguridad aérea, derogado por el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998¹⁴; y el también vetusto Reglamento (CEE) nº 3922/1991¹⁵, cuya regulación ha sido actualizada mediante nuevos textos legales que serán analizados en apartados posteriores.

Así pues, por la brevedad del tiempo transcurrido entre un Reglamento y otro y la insuficiente regulación inicial, puede afirmarse que el Reglamento (CE) nº 261/2004 ha

¹¹ Reglamento (CEE) nº 295/91 del Consejo, de 4 de febrero de 1991, por el que se establecían normas comunes relativas a un sistema de compensación por denegación de embarque en el transporte aéreo regular (DOCE L 36/5, de 8 de febrero de 1991); derogado con efectos de 17 de febrero de 2005 por el Reglamento (CE) nº 261/2004.

¹² Directiva 90/314/CEE del Consejo, de 13 de junio de 1990, relativa a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados (DOCE L 158, de 23 de junio de 1990). Derogada por la Directiva (UE) 2015/2302.

¹³ Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados, por la que se modifican el Reglamento (CE) nº 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE del Consejo (DOUE L 326, de 11 de diciembre de 2015). Es concretamente su artículo 29 el que dispone tal derogación de la mencionada Directiva 90/314/CEE.

¹⁴ Reglamento (UE) nº 185/2010 de la Comisión, de 4 de marzo de 2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (DOUE L 55, de 5 de mayo de 2010); derogado el 1 de febrero de 2016 por el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión, de 5 de noviembre de 2015, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (DOUE L 299, de 14 de noviembre de 2015).

¹⁵ Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil (DOCE L 373, de 16 de diciembre de 1991); modificado por el Reglamento (CE) nº 8/2008 de la Comisión, de 11 de diciembre de 2007, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo en lo relativo a los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por avión (DOUE L 10, de 12 de enero de 2008) y por el Reglamento (CE) nº 859/2008 de la Comisión, de 20 de agosto de 2008, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 3922/91 de la Comisión en lo relativo a los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por avión (DOUE L 254, de 20 de septiembre de 2008).

tenido un mero papel iniciador en la regulación de la situación de las personas con movilidad reducida en el transporte aéreo, y no tanto de protección, como posteriormente se estudiará. El verdadero regulador de tal situación es, sin duda, el Reglamento (CE) nº 1107/2006.

Ya su Considerando 1 supone una pura declaración de intenciones, indicando que <<las personas con discapacidad o movilidad reducida por motivos de discapacidad, edad o cualquier otro facto deben tener las mismas oportunidades de utilizar el transporte aéreo que los demás ciudadano. Las personas con discapacidad o movilidad reducida tienen el mismo derecho que todos los demás ciudadanos a la libertad de circulación, la libertad de elección y la no discriminación>>. El Reglamento es el primer texto legal de aplicación europea que afirma con tal rotundidad la igualdad de oportunidades de las personas con movilidad reducida en el transporte aéreo.

Como puede observarse, la protección jurídica de los pasajeros con alguna discapacidad en el transporte aéreo no cuenta con una amplia trayectoria en la Unión Europea; todo lo contrario: su reciente y escueta regulación evidencia que, a pesar de los avances, queda mucho por recorrer para lograr la igualdad de oportunidades efectiva y real de las personas con movilidad reducida en el transporte aéreo, tal y como se analizará a continuación.

1.5 MARCO JURÍDICO ACTUAL

Además de la mencionada legislación europea, existen distintas normas nacionales que complementan la protección jurídica de los pasajeros con movilidad reducida, y que también se estudiarán en profundidad más adelante.

A modo de ejemplo, algunos de los textos más relevantes que luego se tratarán son la Ley de Seguridad Aérea, modificada por la Ley 1/2011¹⁶, o el Real Decreto

¹⁶ Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (BOE núm. 162, de 8 de julio de 2003); modificada por la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (BOE núm. 55, de 5 de marzo de 2011).

1544/2007¹⁷, que hace referencia, entre otras, a la adaptación y accesibilidad de las infraestructuras aeroportuarias.

Ahora bien, es necesario destacar la importancia del ya citado Anexo 9 del Convenio de Chicago de 1944, que supone una referencia para los transportistas a la hora de adoptar las medidas necesarias para la correcta atención de las personas con movilidad reducida, tales como incluir un equipo de movilidad mínimo a bordo, transportar a las personas que lo precisen y sus animales guía y permitir que decidan si necesitan acompañante para realizar el vuelo. Es a raíz de tal Convenio de Chicago de 1944 que la mayor parte de las compañías aéreas de la Unión Europea firmaron el Apéndice del Compromiso de Servicio de las Compañías Aéreas con los Pasajeros en 2001, por el que deben garantizar la autonomía de los usuarios con discapacidad; y, en el mismo sentido, las principales compañías aéreas españolas¹⁸ y AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea)¹⁹ suscribieron dicho Compromiso en julio de 2001. En la práctica, cada aerolínea adopta su propio protocolo en la materia, que aparece reflejado en su Manual de Operaciones²⁰.

El Convenio de Chicago de 1944 también regula en cierto modo las actuaciones al respecto de las entidades aeroportuarias. Así, la finalidad que deben perseguir estas entidades es garantizar la accesibilidad a instalaciones y servicios por cualquier persona en condiciones mínimas de comodidad, seguridad y autonomía y sin discriminación²¹.

¹⁷ Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad (BOE núm. 290 de 4 de diciembre de 2007).

¹⁸ Las principales compañías aéreas españolas a las que se alude son: Aebal, Air Comet, Air Europa, Air Europa Express, Air Nostrum, Binter Canarias, Binter Mediterráneo, Futura, Iberia, Iberworld y Spanair.

¹⁹ Aena SME, S.A., sociedad mercantil que gestiona los aeropuertos y helipuertos españoles de interés general. Encargada también de la gestión de asistencia a pasajeros con movilidad reducida en España, excepto el Aeropuerto de Castellón y los gestionados por Aeroports de Catalunya (por ejemplo, el Aeropuerto de Lleida). Más información en su página web: <http://www.aena.es/es/pasajeros/pasajeros.html>

²⁰ SÁNCHEZ BARTOLOMÉ, J. M., <<El transporte aéreo de los pasajeros discapacitados en los ámbitos europeo y español>>, en ZUBIRI DE SALINAS, M., *El contrato de transporte de viajeros: nuevas perspectivas*, Ed. Aranzadi, Pamplona, noviembre 2016.

²¹ JUNCÀ UBIERNA, J. A., *Accesibilidad universal de los modos de transporte en España. Problemática actual, principales actuaciones y retos de futuro*, Real Patronato sobre Discapacidad, Madrid, 2012. Disponible aquí: http://biblioteca.fundaciononce.es/sites/default/files/publicaciones/documentos/libro-accesibilidad-transportes-alta_2.pdf

2. EL REGLAMENTO 1107/2006, DE DERECHOS DE LAS PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA EN EL TRANSPORTE AÉREO

En los siguientes apartados se analizará exhaustivamente el Reglamento (CE) nº 1107/2006, su estructura y su contenido, así como su relación con el RCAPA, al que complementa, y con otras normas nacionales e internacionales.

El contenido del mismo se basa en tres pilares fundamentales, que suponen la base de los derechos de los pasajeros con discapacidad: la no discriminación, la prestación de asistencia de calidad e inmediata y la transmisión de información exacta, oportuna y accesible²².

2.1 ANÁLISIS DEL REGLAMENTO (CE) Nº 1107/2006

2.1.1 Estructura

La estructura del Reglamento (CE) nº 1107/2006 es aparentemente sencilla. Se trata en concreto de un texto legal no excesivamente extenso, que cuenta con el sumario o encabezamiento procedimental, veintidós considerandos introductorios, dieciocho artículos con sus correspondientes apartados y sus apartados –que serán analizados en el siguiente epígrafe–, pie o cierre y dos anexos.

El antes citado Considerando 1 supone una contundente expresión de igualdad de trato y oportunidades y derecho a la libertad de circulación, elección y no discriminación de las personas con movilidad reducida.

Por su parte, el Considerando 2 alude a la prohibición de denegación de transporte a personas con movilidad reducida justificadas en tal discapacidad; pero añade, de manera imprecisa y ambigua, la excepción de motivos justificados por razones de seguridad y establecidos en la ley. Como se verá, los artículos 3 y 4 del Reglamento amplían –pero no aclaran– esta cuestión.

²² 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 *Cuadernos de Derecho Transnacional*, octubre de 2012, vol. IV, núm. 2, pp. 284 y ss. Texto íntegro disponible en: <https://e-revistas.uc3m.es/index.php/CDT/article/view/1622>

Los Considerandos 4 a 11 se refieren a la necesidad de adaptar también los aeropuertos a las necesidades de las personas con movilidad reducida. En concreto, se refleja la asistencia a aquéllos que lo necesiten por razón de discapacidad sin cargo adicional, que permita que las personas con movilidad reducida puedan desplazarse de un lugar a otro del aeropuerto, lo que conllevaría la eliminación de barreras arquitectónicas. La responsable de la asistencia de calidad es la entidad gestora como órgano central. Éstas pueden prestar la asistencia por sí mismas o mediante la contratación de terceros. Los costes que suponga la asistencia serán distribuidos y financiados de forma equitativa entre los usuarios del aeropuerto, cumpliéndose siempre los requisitos de transparencia. En cuanto a la organización y prestación de asistencia, deberá atenderse a lo dispuesto en el documento 30 de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), parte I, sección 5, y sus anexos; especialmente, el Código de conducta para la asistencia en tierra de las personas con movilidad reducida recogido en el Anexo J. Además, se indica que en la construcción de nuevos aeropuertos y reformas de envergadura se tendrán en cuenta las necesidades de las personas con discapacidad.

Las mencionadas cuestiones también se incluyen más detalladamente en el articulado del Reglamento, otorgándoles así el legislador mayor fuerza jurídica.

A continuación, en los sucesivos considerandos, se hace alusión a la protección de datos requeridos a los pasajeros con movilidad reducida²³; la información, que deberá facilitarse mediante <<formatos alternativos que sean accesibles a las personas con discapacidad o movilidad reducida>> y, como mínimo, en los mismos idiomas que la información proporcionada al resto de pasajeros; la indemnización por pérdida o daños sufridos en sillas de ruedas u otros equipos de movilidad y dispositivos de asistencia; la supervisión por parte de los Estados miembros del cumplimiento del Reglamento designando un organismo responsable del control; el acceso de las personas con

²³ En estricto cumplimiento del Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos; DOUE L 119, de 4 de mayo de 2016). En efecto, dicho Reglamento deroga mediante su art. 94 la antigua Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos (DOCE núm. L 281/31, de 23 de noviembre de 1995), citada en el Considerando 12 del Reglamento (CE) n° 1107/2006, con efecto a partir del 25 de mayo de 2018. Por tanto, en virtud del art. 94.2 del Reglamento (UE) 2016/679, se aplicará automáticamente a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 1107/2006. Mediante la aplicación se pretende, en definitiva, garantizar el respeto a la intimidad de las personas con discapacidad.

movilidad reducida que sufran las infracciones del Reglamento a reclamar ante la entidad gestora o, en su caso, el organismo de control²⁴; y las sanciones, que serán establecidas por los propios Estados miembros, y deberán tener carácter eficaz, proporcional y disuasorio.

Especial atención merece el Considerando 19, en el que se expresan los objetivos del Reglamento con la siguiente literalidad: <<garantizar unos niveles de protección y asistencia elevados y equivalentes en todos los Estados miembros y asegurar que los agentes económicos operan en condiciones armonizadas en un mercado único>>. Seguidamente, se afirma que los Estados miembros no pueden alcanzar dichos objetivos por sí solos, y es preferible afrontarlos desde la esfera de la Unión.

De este Considerando 19 pueden extraerse varias ideas interesantes. La primera de ellas es que las razones por las que se afronta jurídicamente esta materia desde un ámbito europeo son dos: el espíritu europeo que radica en la noción de mercado único y cooperación de los Estados miembros, sin olvidar la cuestión de la libre circulación de personas; y la dificultad que supondría regular la protección jurídica de las personas con movilidad reducida en el transporte aéreo de manera individualizada en un contexto tan sumamente globalizado, habida cuenta de la enorme cantidad de vuelos que se producen a diario y que tendrían cabida en el ámbito de aplicación del Reglamento, que posteriormente se analizará.

Pero es también llamativa la actitud del Reglamento al delegar en los Estados miembros cuestiones de máxima importancia, como son el control de la aplicación del mismo, los requisitos de seguridad²⁵ o el procedimiento sancionador. No parece que sea este el modo de armonizar las condiciones, como versa el Considerando 19, y que cada Estado puede adoptar las medidas discrecionales que el Reglamento le permite de manera más o menos favorable a las personas con movilidad reducida; y, por ende, establecer

²⁴ Si la infracción se produce en un aeropuerto, la reclamación se presentará ante el organismo designado para dar cumplimiento al Reglamento por el Estado miembro donde se encuentre sito el aeropuerto. Si, en cambio, la que infringe el Reglamento es la compañía aérea, se reclamará ante el organismo correspondiente del Estado miembro que haya otorgado la licencia de operador a dicha compañía.

²⁵ En España, la responsable de la seguridad en el ámbito del transporte aéreo es la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), creada mediante el Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (BOE núm. 39, de 14 de febrero de 2008).

mayores o menores exigencias a las entidades gestoras de aeropuertos y compañías aéreas.

Tras los considerandos, que suponen en su conjunto una especie de preámbulo y exposición de motivos, aparece el articulado, que será comentado a continuación; y, tras él, la siguiente fórmula: <<El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro>>.

El texto finaliza con indicación del lugar, la fecha y la firma de las máximas autoridades del Parlamento Europeo y el Consejo²⁶. Tras ello, aparecen adjuntos dos anexos al texto: uno relativo a la asistencia bajo responsabilidad de las entidades gestoras de los aeropuertos, y otro a la asistencia prestada por las compañías aéreas.

El Anexo I supone un listado de las acciones a las que deben tener acceso las personas con movilidad reducida, para lo cual las entidades gestoras de los aeropuertos son responsables de la prestación de asistencia. Se trata, en concreto, de trece puntos en los que se reflejan detalladamente todos los movimientos que cualquier persona realiza a la hora de desplazarse en avión, desde el momento en que llega al aeropuerto de origen hasta que sale del aeropuerto de destino.

Algunas de las acciones que se citan son solicitar la asistencia, desplazarse al mostrador de facturación, proceder a la comprobación del billete y facturación del equipaje, desplazarse al avión pasando controles de seguridad, embarcar, etcétera. En definitiva, es prácticamente un manual de instrucciones de todo lo que se debe hacer a la hora de tomar un vuelo; y es lógico que así sea, ya que lo que pretende el Anexo I es que las personas con discapacidad tengan acceso a esas actuaciones mínimas y necesarias, para lo que serán asistidas.

Tras esos trece puntos, aparecen cinco párrafos más. El primero hace referencia a la posibilidad de ser asistido por un acompañante, tanto en el aeropuerto como durante el embarque y desembarque; el segundo establece el manejo en tierra de todos los equipos

²⁶ El texto está fechado a 5 de julio de 2006, en la ciudad francesa de Estrasburgo, donde se sitúa el Edificio Louise Weiss, uno de los dos lugares junto con Bruselas en los que se reúne el Parlamento Europeo. Lo firman el socialista español D. José Borrell Fontelles en calidad de Presidente del Parlamento Europeo (2004-2007) y la Sra. Dña. Paula Lehtomäki, de nacionalidad finlandesa, en calidad de Presidenta en ejercicio del Consejo.

de movilidad (previa notificación con 48 horas de antelación, y con sometimiento a las limitaciones de espacio del avión y la legislación de mercancías peligrosas); el tercero hace alusión a la sustitución temporal de equipos de movilidad averiados o extraviados; el cuarto se refiere a la asistencia a perros guías en tierra; y, el quinto, a la comunicación de la información precisa para volar de manera accesible.

Por su parte, el Anexo II es prácticamente una réplica del Anexo I, pero refiriéndose en este caso a la asistencia prestada por las compañías aéreas durante el vuelo y añadiendo dos circunstancias nuevas.

Los perros guía serán transportados en cabina, a tenor de las distintas normas nacionales; deberán transportarse hasta dos aparatos de equipos de movilidad por cada persona con discapacidad (también con previa notificación con 48 horas de antelación, y con sometimiento a las limitaciones de espacio del avión y la legislación de mercancías peligrosas), además del equipo médico; la comunicación de información de vuelos accesibles se realizará tal y como se establece en el Anexo I; además, la compañía aérea <<hará todos los esfuerzos razonables>> para que los acompañantes puedan contar con un asiento junto a la persona con discapacidad; y prestará ayuda a las personas con movilidad reducida que la necesiten para desplazarse a los servicios –tal y como establecía el último punto del Anexo I–.

Tales disposiciones están estrechamente ligadas a algunas del Anexo I. Pero se introduce, en lo que a la asistencia de las compañías aéreas se refiere, una nueva prestación: la <<realización de todos los esfuerzos razonables>> para que cada persona con discapacidad disponga de un asiento conforme a sus necesidades (con sujeción a disponibilidad y requisitos de seguridad).

La fórmula entrecomillada en dos ocasiones referida a los <<esfuerzos razonables>> es especialmente llamativa, ya que en ningún lugar se establecen cuáles son esos esfuerzos razonables, quedando a criterio de las propias entidades gestoras y compañías aéreas. Como se comentará con posterioridad, esta y otras fórmulas que emplea el Reglamento han sido criticadas por la inseguridad y ambigüedad que suponen.

2.1.2 Articulado.

El núcleo del texto legal consta, como anteriormente se indicaba, de dieciocho artículos, los que hacen que Reglamento (CE) nº 1107/2006 sea un texto no muy amplio. Los motivos de la escueta extensión son, con total seguridad, lo preciso de la regulación y la corta tradición en la protección de derechos de personas con discapacidad.

De cualquier modo, el articulado comienza, en su primer precepto, refiriéndose al objetivo y ámbito de aplicación del Reglamento.

En concreto, el artículo 1, apartado 1 expresa que <<el presente Reglamento establece las normas de protección y asistencia de personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo, tanto para protegerlas de la discriminación como para asegurar que reciban asistencia>>. Se introducen dos elementos en torno a los cuales girará el texto: la protección de la discriminación y la recepción de asistencia.

El apartado 2 del mismo hace alusión al ámbito de aplicación personal y espacial. El ámbito de aplicación personal se establece en favor de las <<personas con discapacidad o movilidad reducida que utilicen o pretendan utilizar vuelos comerciales de pasajeros>>; por su parte, el Reglamento será aplicable según el criterio espacial a los vuelos que salgan de los aeropuertos situados en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado, lleguen a esos aeropuertos o transiten por ellos.

El artículo 2 es el dedicado a las definiciones, que ya ha sido analizado en el apartado 1.3 de este trabajo.

El artículo 3 se refiere a la prohibición de denegar el embarque, lo que supone un importante pronunciamiento en pos del principio de igualdad de trato y no discriminación. Lo que la cláusula establece es la prohibición de rechazar una reserva para un vuelo que salga de o llegue a un aeropuerto sujeto a la regulación del Reglamento alegando la discapacidad del pasajero, así como rechazar el embarque de una persona con movilidad reducida en un aeropuerto de dichas características, siempre que disponga de billete válido y reserva.

Desde su inicio, el Reglamento es rotundo al establecer que la discapacidad no es pretexto para coartar la libertad e igualdad de trato y oportunidades de las personas que la sufren, tanto a la hora de realizar la reserva de vuelos como a la hora de embarcar.

No obstante, el artículo 4 establece excepciones, condiciones especiales e información acerca de tal prohibición, las que la convierten en una prohibición relativa. En concreto, se prevé que las compañías aéreas, agentes u operadores turísticos podrán negarse a aceptar una reserva o podrán denegar el embarque por razones de discapacidad en dos casos: bien <<con el fin de cumplir los requisitos de seguridad establecidos mediante legislación internacional, europea o nacional, o con el fin de cumplir los requisitos de seguridad establecidos por la autoridad que emitió el certificado de operador aéreo a la compañía aérea en cuestión>>; bien <<si las dimensiones de la aeronave o sus puertas imposibilitan físicamente el embarque o transporte de la persona con discapacidad o movilidad>>²⁷.

Este artículo, y en particular el primero de sus apartados, también ha sido objeto de las críticas de especialistas, entidades y usuarios al no indicarse con precisión cuáles son los requisitos de seguridad a los que debe atenderse.

En el párrafo siguiente del mismo artículo vuelve a aparecer la difusa fórmula de <<deberán hacer esfuerzos razonables>>, referida a la propuesta de <<alternativa aceptable>> que la compañía aérea, su agente o el operador turístico deberán realizar a quién se le deniegue la reserva con arreglo al artículo 4. En cambio, el legislador es más concreto a la hora de proponer medidas de compensación para casos de denegación de embarque, para los que se deberá reconocer el derecho al reembolso del coste íntegro de los billetes de la persona con movilidad reducida y, en su caso, de su acompañante; o el derecho a un transporte alternativo en condiciones semejantes al que había sido contratado, siempre con sujeción a lo dispuesto en el artículo 8 del Reglamento (CE) nº 261/2004.

En los sucesivos apartados, se establece la posibilidad de las compañías aéreas de exigir, en las mismas condiciones que se expresan en lo relativo a cumplir los requisitos

²⁷ Vid., al respecto, *Derechos Humanos y Discapacidad. Informe España 2008*, Ed. Cinca, Madrid, 2009, pp. 35 y 36, crítica y denuncia la circunstancia de que sea una compañía aérea quien decida si una persona con discapacidad puede o no embarcar por razones de seguridad. Texto íntegro disponible en: http://www.convenciondiscapacidad.es/ColeccionONU_new/Derechos%20humanos.pdf

de seguridad, que la persona con discapacidad vaya acompañada de otra que le asista. Además, y con el objeto de evitar abusos por parte de las compañías aéreas, deberán poner a disposición de los usuarios, en formato accesible y mismos idiomas que para el resto de pasajeros, las normas de seguridad que afecten al transporte de personas con movilidad reducida y las restricciones por las dimensiones de la nave. Por último, la compañía aérea que niegue la reserva o deniegue el embarque a una persona con discapacidad, deberá notificarle por escrito los motivos en un máximo de cinco días hábiles desde la solicitud por parte del afectado.

Atendiendo, por otro lado, a las obligaciones que derivan del Reglamento, pueden distinguirse las que afectan a las entidades gestoras de los aeropuertos y las que afectan a las compañías aéreas. Así, los artículos 5, 7, 8, 9 y 11 recogen las acciones que las entidades gestoras deben llevar a cabo; los artículos 6, 10 y, de nuevo, 11 establecen las obligaciones de las compañías aéreas, agentes u operadores turísticos.

En concreto, las entidades gestoras deben: designar puntos de llegada y salida de los aeropuertos señalados debidamente, en los que las personas con movilidad reducida puedan anunciar su llegada y solicitar asistencia (artículo 5); garantizar la asistencia que se expone en el ya analizado Anexo I, siempre y cuando aquél que la precise se persone, bien para la facturación, bien en los puntos designados, a la hora fijada anticipadamente por escrito y, si no se hubiese fijado, como mínimo una y dos horas antes respectivamente de la salida publicada (artículo 7²⁸); asumir la responsabilidad de tal asistencia sin cargo adicional, por sí mismas o mediante terceros, pudiendo imponer una tarifa razonable, proporcional y transparente a los usuarios del aeropuerto para hacer frente a los costes²⁹

²⁸ El art. 7 del Reglamento (CE) n° 1107/2006 expone de manera extensiva lo que recoge el Anexo I, relativo a la asistencia prestada bajo la responsabilidad de las entidades gestoras de los aeropuertos a las personas con movilidad reducida. Los análisis serían, por tanto, coincidentes.

²⁹ Tal y como indican los apartados 5 y 6 del art. 8, la entidad gestora deberá llevar contabilidad separada de las actividades en relación con la asistencia a personas con discapacidad; y pondrá a disposición de los usuarios un resumen anual auditado de la relación de tarifas percibidas y gastos efectuados en materia de asistencia a personas con discapacidad. De no existir dicha tarifa y realizarse los cargos a los usuarios discapacitados, se contravendrían los principios de no discriminación y gratuidad, y resultaría una circunstancia injusta que desmotivaría a un sector amplio de la población a no desplazarse en avión. Así se afirma en BENAVIDES VELASCO, P. G., <<Los derechos de los pasajeros con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo. Especial referencia a la denegación de embarque injustificada>>, en PETIT LAVALL, M. V., MARTÍNEZ SANZ, F. Y RECALDE CASTELL, A. (dirs.) y PUETZ, A. (coord.), *La nueva ordenación del mercado de transporte*, Madrid, 2013, p. 475; y BENAVIDES VELASCO, P. G., <<Obligaciones de información y asistencia en el transporte aéreo de personas con movilidad reducida>>, en GUERRERO LEBRÓN, M. J. (dir.), *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros*, Ed. Marcial Pons, Madrid, 2015.

(artículo 8); fijar normas de calidad aplicables a la asistencia y requisitos acerca de los recursos necesarios, habida cuenta de las políticas y códigos de conducta internacionales³⁰, que harán públicas y supondrán siempre un mínimo, dándose la opción de prestar una asistencia superior en conveniencia con las compañías aéreas, y haciendo éstas frente de los costes adicionales (artículo 9); y velar por que los encargados de prestar asistencia tengan los conocimientos necesarios, proporcionando formación actualizada (artículo 11).

Por su parte, las compañías aéreas, agentes u operadores turísticos tienen las siguientes obligaciones: facilitar la recepción de notificaciones de necesidad de asistencia, que serán transmitidas, al menos, 36 horas antes de la hora publicada de salida, a entidades gestoras de aeropuertos de salida, llegada y tránsito y a la compañía aérea operadora del vuelo (artículo 6); asistir, sin cargo adicional y según lo dispuesto en el Anexo II, a las personas con movilidad reducida con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (artículo 10); y, de igual manera, proporcionar a sus empleados la formación necesaria para prestar asistencia (artículo 11).

A la luz de lo recientemente expresado, queda claro que el Reglamento otorga especial importancia a la transmisión de información con el ánimo de evitar que se intente incumplir la ley bajo pretextos de falta de recursos o medios, por ejemplo.

Otra cuestión de innegable relevancia, y que ya aparecía en los considerandos, es la prestación de asistencia. Una asistencia que debe ser prestada en todo momento –desde que la persona con discapacidad llega al aeropuerto de salida, hasta que abandona el aeropuerto de llegada–, y que se distingue claramente entre la que debe prestar la entidad gestora del aeropuerto, y la que corresponde a las compañías aéreas.

Prestando atención al procedimiento de reclamación y sanciones que el Reglamento recoge, aparece reconocida en el artículo 12 una indemnización por pérdida o daños a sillas de ruedas, equipos de movilidad y dispositivos de asistencia. Pero efectivamente, tan solo aparece reconocida, sin que se establezcan mayores peculiaridades acerca de la misma salvo que se indemnizará <<con arreglo a las normas del Derecho internacional, comunitario y nacional>>. La norma internacional a la que

³⁰ Particularmente, las entidades gestoras deberán prestar especial atención al Código de conducta para la asistencia en tierra de las personas con movilidad reducida de la CEAC.

remite el Reglamento es el Convenio de Montreal de 1999³¹, que precisamente limita la responsabilidad del transportista por daños en el equipaje. Ello podría suponer que, si se entienden las sillas de ruedas y equipos y dispositivos de tal naturaleza como equipaje, la cuantía de la indemnización sea inferior a su valor³².

El Reglamento otorga poderes discrecionales a los Estados miembros en lo que a control, reclamaciones y sanciones se refiere. Queda patente tal discrecionalidad a tenor de lo dispuesto en los preceptos 14, 15 y 16, según los cuales los Estados miembros designan organismos responsables de la aplicación del Reglamento ante quienes se podrán reclamar las infracciones cometidas; y determinan el régimen de sanciones, con la única y evidente imposición de que tengan carácter disuasorio, de proporcionalidad y de eficacia.

A la hora de presentar una reclamación, según lo dispuesto en el artículo 15, la persona con discapacidad que considere infringido el Reglamento deberá dirigirse a la entidad gestora del aeropuerto o a la compañía aérea, según quién fuera el responsable de la infracción. En caso de no obtener satisfacción, podrá presentarse en segunda instancia reclamación ante el órgano responsable designado por el Estado miembro en virtud del artículo 14.

³¹ Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999 (en vigor en la Unión Europea desde el 28 de junio de 2004; Instrumento de Ratificación de 4 de junio de 2002, publicado en BOE núm. 122, de 20 de mayo de 2004). El Convenio de Montreal de 1999 supone un complemento del Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929 para la unificación de ciertas reglas en el transporte aéreo internacional (Instrumento de Ratificación de España de 31 de Enero de 1930, publicado en la Gaceta de Madrid 233, de 21 de agosto de 1931). Al respecto, puede consultarse ROJO ÁLVAREZ-MANZANEDA, C., “Régimen jurídico: del sistema de Varsovia al Convenio de Montreal”, en GUERRERO LEBRÓN, M. J. (Dir.), *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros*, Ed. Marcial Pons, Madrid, 2015, pp. 25-57; JIMÉNEZ RAMÍREZ, J. A., <<La responsabilidad civil en el transporte aéreo>>, en *Revista de Ciencias Jurídicas* n° 141, pp. 31-62, Costa Rica, diciembre de 2016 (disponible en: <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/juridicas/article/download/27817/28019>; GARRIDO PARENT, D. <<La responsabilidad del porteador aéreo por incidencias en el transporte de equipaje>>, *Revista Doctrinal Aranzadi Civil-Mercantil*, núm. 21, 2008; MAYORCA TOLEDANO, M. C., <<Algunas consideraciones en torno al extravío y pérdida del equipaje en el transporte aéreo>>, en *Revista Andaluza de Derecho de Turismo*, núm. 1, enero 2009 (disponible en: http://www.juntadeandalucia.es/turismocomercioydeporte/publicaciones/10354_01.pdf).

³² BIEL PORTERO, I., “Los derechos de las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida en el transporte aéreo. Comentario al Reglamento (CE) n° 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006”. *Revista General de Derecho Europeo*, n° 13, 2007.

Posteriormente, el Reglamento obliga a la Comisión en su artículo 17 a presentar al Parlamento Europeo y al Consejo un informe acerca de la aplicación y los resultados del Reglamento, antes de que finalice 2009; y que será comentado con posterioridad.

El articulado del Reglamento finaliza haciendo alusión, en su artículo 18, a la entrada en vigor del mismo, que será a los veinte días de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea; añadiendo que será aplicable a partir del 26 de julio de 2008, excepto los artículos 3 y 4, aplicables desde el 26 de julio de 2007.

2.2 RELACIÓN CON OTRAS NORMAS

2.2.1 Complemento necesario del Reglamento (CE) nº 261/2004

El 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 la compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos (RCAPA) es evidentemente también de aplicación para los viajeros con movilidad reducida. Además, introdujo regulación específica en su artículo 11 otorgándoles así un extra de protección.

Pero la moderada ordenación de los derechos de las personas con movilidad reducida que incluye hace que la específica normalización del Reglamento (CE) nº 1107/2006 suponga, como titula este apartado, un complemento necesario al Reglamento de normas comunes.

El concepto de persona con movilidad reducida aparece por primera vez en el RCAPA en su Considerando 19, referido a la atención que debe prestarse a sus necesidades especiales y a las de sus acompañantes. Además, se incluye la definición en el artículo 2. Por su parte, el artículo 9, apartado 3, reitera lo expresado en el Considerando 19 relativo al derecho de atención.

La brevedad de tal precepto evidencia de nuevo la necesidad de complementarlo. De esa manera, y como ya ha sido analizado, el derecho a atención especial se regula detalladamente –aunque quizá no lo suficiente– en el Reglamento (CE) nº 1107/2006, y concretamente en los artículos 7 a 10 y en los Anexos I y II.

Como se decía, es el artículo 11 el único dedicado exclusivamente a las personas con discapacidad; pero es de destacar su enorme ambigüedad. El precepto establece, en su primer apartado, que los transportistas aéreos <<darán prioridad al transporte de las personas con movilidad reducida>>, e incluye acompañantes, perros de acompañamiento certificados y menores no acompañados. En el apartado segundo, dedicado a casos de denegación de embarque, cancelación o retraso, indica que los antes mencionados <<tendrán derecho a recibir atención conforme al artículo 9 lo antes posible>>. A la luz de tal literalidad, lo único que introduce es la imprecisa expresión <<lo antes posible>>.

La última remisión que realiza el Reglamento a los derechos de las personas con discapacidad aparece en el artículo 14, apartado 3. Y lo hace concretamente en lo que a la transmisión de información a las personas invidentes o con problemas de vista se refiere. El precepto establece que la información les deberá ser transmitirá por los <<medios alternativos adecuados>>.

Ahora bien, no debe pasarse por alto la propuesta de reforma³³ que existe del Reglamento, que contiene 118 enmiendas tanto a los considerandos como al articulado del mismo. Cabe destacar entre ellas la enmienda 101 al artículo 11, relativa a la formación en asistencia a personas con discapacidad del personal de cabina; la enmienda 109 al artículo 14, apartado 3, que incluye, además de <<invidentes>>, a <<personas con discapacidad o movilidad reducida>>; y otras como las enmiendas 64, 95, 100, 146 o 148, entre otras. Todas ellas hacen alusión a los derechos de las personas con movilidad reducida, pero ninguna modificación implicaría un verdadero avance en la protección de los derechos de los discapacitados si se tiene en cuenta el Reglamento (CE) nº 1107/2006.

³³ Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) nº 261/2004 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 el Reglamento (CE) nº 2027/97 relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje (COM(2013)0130). Puede consultarse en: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A7-2014-0020+0+DOC+XML+V0//ES>

2.2.2 Otras normas y textos legales nacionales e internacionales

Además del RCAPA y el específico Reglamento (CE) nº 1107/2006, existe cuantiosa legislación nacional, europea e internacional que afecta, más o menos directamente, a la protección de las personas con movilidad reducida en el transporte aéreo.

Es procedente citar, en primer lugar, la norma suprema del ordenamiento jurídico español. En efecto, la Constitución³⁴ de 1978 reconoce, en su artículo 1, apartado 1, la igualdad como uno de los valores superiores del ordenamiento jurídico. En la misma línea, desprecia la discriminación por cualquier <<condición o circunstancia personal>>, entre las que se incluye la discapacidad. Con más precisión, el artículo 49 reza que <<los poderes públicos realizarán una política de previsión, tratamiento, rehabilitación e integración de los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, a los que prestarán la atención especializada que requieran y los ampararán especialmente>>. En conclusión, la Carta Magna reconoce la igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad, y su atención especializada.

Mención especial merece también la antes citada Ley de Navegación Aérea, primer texto legal de nuestro Derecho en regular el transporte aéreo y el respectivo contrato de pasaje; y que, evidentemente, nada menciona acerca de los derechos de las personas con discapacidad.

Dentro de la legislación nacional, adquiere igualmente gran relevancia el Real Decreto 1544/2007, al que se hacía alusión en la introducción, encargado de regular las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación en el transporte de personas con discapacidad. En lo que se refiere específicamente al transporte aéreo, son su artículo 4 y el Anexo III los que, de algún modo, regulan las carencias del Reglamento (CE) nº 1107/2006, o bien atienden a la discrecionalidad que este otorga en favor de los Estados. El Anexo III del Real Decreto regula las condiciones básicas de accesibilidad relativas a las infraestructuras aeroportuarias en dos apartados: las condiciones básicas de la infraestructura, y las del sistema de información y comunicación.

³⁴ Constitución Española (BOE núm. 311, de 29 de diciembre de 1978).

En el Anexo III se atienden además situaciones particulares y son tratadas con más precisión. Así, se prevé, por ejemplo, que deba proporcionarse una tuya accesible para personas con discapacidad entre la puerta de embarque o desembarque y la aeronave o la terminal en caso de que no se encuentren comunicadas mediante pasarelas telescópicas. En el mismo sentido, se atiende a las distintas interconexiones que los viajeros con movilidad reducida deban transitar (entre terminales de transporte público y edificios terminales del aeropuerto, entre aparcamiento y puntos de llegada o salida, entre éstos y las instalaciones de facturación y recogida de equipaje, etcétera).

De igual modo, se incluyen previsiones relativas a instalaciones de telefonía o telecomunicación adaptadas y en lugares precisos, la adecuación de los equipos automáticos de emisión de billetes y facturación y máquinas expendedoras –cuando haya más de uno– y el acondicionamiento de las vías de evacuación.

En lo referido a sistemas de información y comunicación, los transportistas deberán informar acerca de las condiciones de acomodación a bordo, la disponibilidad de asientos y aseos accesibles, elementos de desplazamiento a bordo, almacenaje en cabina de sillas de ruedas y de transporte de cabina de perros guía. También habrán de comunicar las condiciones de accesibilidad de los aeropuertos de destino en el extranjero, y facilitar medios y procedimientos de telecomunicación para recibir información sobre vuelos y poder realizar reservas en igualdad de condiciones. Por su parte, la entidad gestora del aeropuerto deberá transmitir información sobre cómo reservar y realizar un viaje.

Por su parte, el Real Decreto Legislativo 1/2013³⁵, que aprueba la Ley General de derechos de personas con discapacidad y de su inclusión social reconoce en las primeras líneas de su preámbulo que <<las personas con discapacidad conforman un grupo vulnerable y numeroso al que el modo en que se estructura y funciona la sociedad ha mantenido habitualmente en condiciones de exclusión>>. El propio texto legal de carácter general establece disposiciones explícitas referidas al transporte, incluyéndolo como un aspecto dentro del ámbito de aplicación en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad (artículo 5, letra c). El derecho al transporte accesible

³⁵ Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de los derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social (BOE núm. 289, de 3 de diciembre de 2013).

aparece garantizado de igual manera en los artículos 22, 27 y disposición adicional quinta, según la cual los proyectos de infraestructuras aeroportuarias promovidos por la Administración General del Estado deberán incluir una memoria referida a la accesibilidad.

Por último, la ya aludida al inicio Ley 1/2011, que establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil es de vital importancia, al incluir en su articulado la obligación de cumplir con lo dispuesto en los Reglamentos comunitarios. Además, la Ley de Seguridad Aérea, la cual modifica, ya contenía la previsión de prestar atención especial a las personas con discapacidad.

En el ámbito de la Unión, además de los ya analizados, existen algunos Reglamentos que son –o han sido, los derogados– de aplicación en el campo del transporte aéreo de personas con discapacidad. Es el caso del Reglamento (CE) nº 889/2002³⁶, relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente, y del Reglamento (CE) nº 859/2008³⁷, que modifica lo relativo a requisitos técnicos y procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por avión.

Uno de los textos de mayor relevancia en el ámbito de estudio del Reglamento (CE) nº 1107/2006 es el Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo³⁸, sobre su funcionamiento y efectos, que pretende presentar un resumen y extraer conclusiones en base a los estudios realizados en aplicación del artículo 17 del Reglamento (CE) nº 1107/2006. El texto se divide en tres partes: éxitos, dificultades y propuestas.

En el apartado de éxitos, la Comisión se centra en tres aspectos: la imposición de un marco único, el reparto de tareas entre las entidades gestoras de aeropuertos y las

³⁶ Reglamento (CE) nº 889/2002, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2027/97 del Consejo, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente (DOCE L 140, de 30 de mayo de 2002).

³⁷ Reglamento (CE) nº 859/2008 de la Comisión, de 20 de agosto de 2008, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo en lo relativo a los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por avión (DOUE L 254, de 20 de septiembre de 2008).

³⁸ COM (2011) 166. Bruselas, 11 de abril de 2011. Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre el funcionamiento y los efectos del Reglamento (CE) nº 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo. Disponible en: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0166&from=ES>

compañías aéreas y la creación de una red de organismos nacionales que supervisan la aplicación del Reglamento³⁹.

En cuanto a las dificultades que la Comisión aprecia, las divide en las ligadas a obligaciones de aeropuertos (calidad del servicio y adaptación insuficientes, información mejorable y manipulación de material de movilidad frágil), las ligadas a las compañías aéreas (restricciones de reserva o embarque, asistencia a bordo, denegación de transporte de equipos de movilidad e información insuficiente), las ligadas a los organismos nacionales responsables de la aplicación (falta de uniformidad en la interpretación, tramitación de reclamaciones y régimen sancionador) y otras (disparidad por el importe de la tarifa específica, dificultad de interpretación de definiciones, suministro de oxígeno médico en el transporte, información e ineficacia de la prenotificación).

A partir de las dificultades observadas, la Comisión concluye y propone una serie de mejoras en base a cuatro ejes, descartando de inicio la revisión legislativa. El primer eje hace alusión a la interpretación uniforme del Reglamento, creando un grupo de expertos provenientes de los organismos nacionales de supervisión, y haciendo especial hincapié en elaborar una lista unificada y común con las razones concretas que puedan justificar la denegación de reserva o embarque, o la obligación de viajar con un acompañante. El segundo eje se refiere a la mejora del funcionamiento práctico de la normativa, promoviendo una política activa y constante de información, creando programas de formación y fomentando la solicitud de asistencia desde la reserva. El tercer eje atiende al régimen sancionador, e incluye la creación de una base de datos común, la elaboración de un plan de acción armonizado con las actuaciones a realizar por los organismos nacionales, el nombramiento de un responsable de resolución de controversias y la publicación de la lista de sanciones impuestas y operadores afectados con una intención disuasoria. Por último, el cuarto eje es el relativo al oxígeno médico, aportando tres soluciones: certificar determinados equipos que serán admitidos en el transporte aéreo, fijar una tarifa máxima para el suministro de oxígeno médico a bordo e informar con claridad a los pasajeros sobre las condiciones de su suministro.

³⁹ Denominados *National Enforcement Bodies* (NEB).

En base a dicho Informe, la Comisión redacta el Documento de trabajo de los servicios de la Comisión⁴⁰, cuyo objetivo es facilitar la aplicación del Reglamento (CE) nº 1107/2006 y está basado en las dudas frecuentes planteadas a los organismos nacionales de ejecución, reclamaciones de pasajeros, preguntas del Parlamento Europeo y conversaciones con usuarios y entidades. Tal y como introduce el propio texto, <<estas directrices no pretenden ser exhaustivas ni abarcar detalladamente todos los supuestos posibles sino proporcionar un marco de principios que sirva de guía a los organismos nacionales de ejecución y ayude a los prestadores de servicios a aplicar el Reglamento>>.

El Documento aclara una cuestión que ha sido objeto de controversia: ¿Qué alcance tiene la expresión <<persona con movilidad reducida>>? Concretamente, expone lo que a bebés⁴¹, personas con edad avanzada, con obesidad, mujeres embarazadas y menores no acompañados se refiere. Para los cuatro primeros casos se acepta la aplicación del Reglamento, siempre en consonancia con las necesidades reales de la persona en cuestión y sin que suponga un perjuicio para el resto de pasajeros; sin embargo, los menores no acompañados no están cubiertos por las disposiciones del Reglamento. Todo ello teniendo en cuenta los requisitos de seguridad, tal y como el Reglamento prevé.

Más allá de lo establecido para los supuestos de bebés, menores y embarazadas, la práctica de las entidades gestoras y compañías aéreas suele ser siempre la misma, y responde a los siguientes criterios:

Los bebés no tienen derecho a un asiento, ni a portar equipaje. Solo se permite un bebé por viajero adulto, siendo el máximo del 10 por 100 de la capacidad a bordo. Tampoco se podrá volar con ellos en los asientos correspondientes a las salidas de emergencia de la nave.

Los niños entre dos y doce años sí tienen derecho a equipaje y asiento, pero en ningún caso serán los situados en la salida de emergencia. En este caso, no existe límite alguno. En caso de no ir acompañados, deberán tener, al menos y en cualquier caso, cinco

⁴⁰ Documento SWD(2012) 171 final. Documento de trabajo de los servicios de la comisión, Directrices Interpretativas para la aplicación del Reglamento (CE) nº 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo. Bruselas, 11 de junio de 2012. Disponible en: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/passengers/air/doc/prm/2012-06-11-swd-2012-171_es.pdf

⁴¹ Se considera bebé a aquél comprendido entre las edades de cero y dos años, sin cumplir.

años. Los detalles de máximo de menores no acompañados, edad máxima, los protocolos o incluso su admisión queda a criterio de las propias compañías aéreas.

En cuanto a las gestantes, las aerolíneas limitan su admisión a bordo según el mes de embarazo en el que se encuentren, por razones obvias de seguridad y salud. Generalmente, el criterio utilizado es recomendar no viajar si se superan las 36 semanas para vuelos de corta y media distancia, y 32 semanas para vuelos largos o intercontinentales, aportando documentación médica y responsabilizándose ante cualquier eventualidad; cuestión, ésta última, que podría resultar contraria a lo dispuesto por la Comisión en la Pregunta 2, donde indica que las compañías aéreas no están autorizadas para solicitar pruebas de estado médico del pasajero. No obstante, el contenido no es vinculante. De cualquier modo, también en este supuesto, cada compañía aérea puede disponer lo que considere oportuno⁴².

En atención a otros aspectos, el Documento ofrece disposiciones acerca de la asistencia a bordo, información, acompañantes, perros guía, tasas, formación, etcétera, utilizando la fórmula pregunta-respuesta.

Además de todo ello, existe diversidad de textos no vinculantes de carácter europeo que aluden a aspectos de las personas discapacitadas o el transporte aéreo, aunque no necesariamente al mismo tiempo. Dos ejemplos claros de éstos son la Resolución del Parlamento Europeo de 23 de octubre de 2012 sobre los derechos de los pasajeros en todos los medios de transporte, que incluye los diez principales derechos del pasajero, entre los que cabe destacar la no discriminación, la accesibilidad y el derecho a la información; y la Estrategia Europea sobre discapacidad 2010-2020: un compromiso renovado para una Europa sin barreras, donde se hace alusión al derecho al transporte en igualdad de condiciones⁴³. Este documento supone una férrea defensa de la dignidad

⁴² La compañía Iberia pide certificado médico en caso de embarazo de riesgo. Air Europa lo hace si se superan las 32 semanas, si el tiempo es incierto o si existen complicaciones, debiendo estar emitido el certificado en los siete días anteriores al vuelo. Ryanair no permite el transporte de embarazadas que no presenten una carta en inglés de su médico en la que indique que el embarazo no presenta complicaciones y la fecha prevista de parto.

⁴³ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, Documento COM (2010) 636 final, Bruselas, 15 de noviembre de 2010. Basado en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) y la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad de las Naciones Unidas.

humana de las personas discapacitadas y su derecho a ser beneficiadas por medidas que garanticen su autonomía, así como la oposición a toda discriminación por motivos de discapacidad.

En el ámbito nacional también existe un documento en ese sentido, la Estrategia Española sobre Discapacidad 2014-2020, redactado por el Ministerio de Sanidad, Política Social e Igualdad en 2014, que contempla de igual modo el derecho al acceso al transporte.

Por último, es preciso recordar de nuevo en este apartado el Anexo 9 de la Convención de Chicago, el Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999 y su precedente, el Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929; así como la Resolución 700 de la IATA, todos ellos comentados en lo referente al marco jurídico actual introductorio; y, en el mismo sentido, debe prestarse atención a las directrices fijadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)⁴⁴, que establecen protocolos de actuación en virtud de la forma y el grado de movilidad deducida recomendando, entre otras, limitar las plazas destinadas a los usuarios con movilidad reducida por razones de seguridad⁴⁵.

⁴⁴ OACI, Organización de Aviación Civil Internacional, organismo especializado de las Naciones Unidas creado mediante el Convenio de Chicago de 1944 y encargado de la administración de los principios que establece.

⁴⁵ GÓMEZ ROJO, M. E., <<Regulación histórico-jurídica del transporte aéreo de pasajeros con movilidad reducida en derecho comparado>>, en *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, núm. XIV, 2007, pp. 3.647-3.656.

3. JURISPRUDENCIA RELATIVA A LA PROTECCIÓN JURÍDICA DE LAS PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA EN EL TRANSPORTE AÉREO

En el presente apartado se mencionarán, analizarán y comentarán algunas de las sentencias de ámbito nacional de mayor relevancia. Todas ellas se refieren a distintos aspectos dentro de la materia de la protección de los derechos de las personas con discapacidad en el transporte aéreo. A continuación, se comentarán las principales líneas jurisprudenciales que han sido adoptadas al respecto.

3.1 CLASIFICACIÓN DE SENTENCIAS

Los siguientes apartados se encargarán de dividir las sentencias, en virtud de las pretensiones que incluyan, entre casos de discriminación, retraso de vuelos, denegación de embarque y otras.

3.1.1 Protección en casos de discriminación

El primero de los supuestos que se tendrá en consideración serán los casos de discriminación. A pesar de que en todas las controversias judiciales que aluden al derecho de las personas con discapacidad hay un contenido de discriminación, en las sentencias que se presentan este concepto adquiere un protagonismo especial.

Precisamente en el entorno de la discriminación por razón de discapacidad se sitúa la Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona 7757/2013, de 21 de octubre⁴⁶. La Organización de Consumidores y Usuarios recurre en apelación el pronunciamiento de la sentencia en primera instancia que se posiciona contrario a declarar nula una cláusula que establece límites al transporte de personas con discapacidad. Según la cláusula, <<la

⁴⁶ Audiencia Provincial de Barcelona, Sección decimoquinta, Sentencia núm. 7757/2013, de 21 de octubre de 2013 (Base de Datos CENDOJ, Roj: SAP B 7757/2013). Disponible en: <http://www.poderjudicial.es/search/doAction?action=contentpdf&database=AN&reference=6873643&links=363/2013%20Jos%E9%20Mar%EDa%20Ribelles%20Arellano&optimize=20131107&publicinterface=true>

capacidad máxima de personas con discapacidad física en las aeronaves operadas por el Transportista es de dos (2) pasajeros sin acompañante y hasta un máximo del 10% de la capacidad máxima de la aeronave para el caso de personas con discapacidad física con acompañante>>. El demandante considera que la cláusula no se adecua a lo dispuesto en la Legislación sobre condiciones generales de contratación y de defensa de consumidores y usuarios. Por su parte, la sentencia de instancia considera que tal limitación se razona por motivos de seguridad impuestos por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. En el mismo sentido, la sentencia de apelación entiende adecuada a las excepciones del artículo 4 del Reglamento (CE) nº 1107/2006, y no aprecia ambigüedad. Concluye ésta expresando que no advierte que <<la cláusula sea discriminatoria cuando las limitaciones se justifican en razones de seguridad y vienen exigidas por el organismo estatal que tiene encomendado salvaguardar la seguridad aérea>>. Esto es, el Tribunal entiende prioritaria la seguridad a pesar de que puedan darse circunstancias discriminatorias; y que el contrato incorpora las limitaciones previstas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por lo que confirma la sentencia de primera instancia y se opone a la pretensión de la Organización de Consumidores y Usuarios.

En el mismo sentido se pronuncia la Sentencia 113/2013, de 30 de septiembre, del Juzgado de lo Mercantil nº 5 de Madrid⁴⁷. En este caso, es la compañía aérea Ryanair la que es demandada por establecer cláusulas de limitación de plazas para personas con discapacidad. Pero, de igual manera, no se entienden abusivas por razones de seguridad.

Con respecto a la obligación de las personas con movilidad reducida a viajar acompañadas cabe destacar, pese a no tratarse de una resolución judicial española, la Sentencia del Tribunal Superior de Bobigny (Francia) de 13 de enero de 2012, que condena a la aerolínea Easy Jet por negar el acceso al avión a tres personas con discapacidad que viajaban sin acompañante. La Sentencia, también en evidente relación con la denegación de embarque, fue ratificada por el Tribunal de Apelación de París el 5 de febrero de 2013 y, definitivamente, por la Corte de Casación el 15 de diciembre de 2015 en la resolución 13-81586⁴⁸. Además, fundamenta la eliminación por parte del

⁴⁷ Juzgado de lo Mercantil de Madrid Nº 5, Sentencia núm. 113/2013, de 30 de septiembre de 2013 (Base de Datos CENDOJ, Roj: SJM M 380/2013). Disponible en: <http://www.poderjudicial.es/search/contenidos.action?action=contentpdf&database=AN&referenc e=6869318&links=%22113%2F2013%22&optimize=20131104&publicinterface=true>

⁴⁸ Cour de Cassation, Chambre Criminelle, Décision nº 13-81586, de 15 de diciembre de 2015. Disponible en:

Parlamento Europeo de las cláusulas que obligaran a los usuarios con discapacidad a viajar acompañados, por considerarse abusiva y discriminatoria⁴⁹.

3.1.2 Protección contra el retraso de vuelos.

El retraso de vuelos es una circunstancia que se vive a diario en los aeropuertos europeos. Y también existe jurisprudencia relativa al menoscabo de los derechos de las personas con discapacidad. Precisamente el Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Zaragoza se pronuncia al respecto en su Sentencia 269/2016, de 9 de noviembre⁵⁰. El Juzgador reconoce que existe un perjuicio a los niños por causa de un gran retraso en su vuelo, más teniendo en cuenta que el aeropuerto se encontraba <<abarrotado de gente>>. Pero, pese a ello, indica que el legislador no prevé en el Reglamento (CE) nº 1107/2006 indemnización por daños morales causados a niños de cinco y siete años. Tal y como indica textualmente, <<el Reglamento, pudiendo hacerlo, no ha querido dar un tratamiento diferenciado indemnizatorio para el caso de viajar llevando a cargo menores o personas con discapacidad, por lo que no corresponde hacerlo al Juzgador>>. Lo cierto es que el Reglamento apenas se pronuncia en lo que a indemnizaciones se refiere –solo lo hace con respecto a los daños y pérdidas de sillas de ruedas y demás dispositivos, y de una manera genérica y ambigua–. Ciertamente es que un Tribunal no ha de reconocer una indemnización que no esté prevista legalmente; y quizá esto sea una crítica sutil que el

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?oldAction=rechJuriJudi&idTexte=JURITEXT000031658282&fastReqId=2131939514&fastPos=2>. La resolución confirma las sentencias del Tribunal Superior de Bobigny de 13 de enero de 2012 y del Tribunal de Apelación de París de 5 de febrero de 2013, Francia. Puede consultarse más información acerca de dichas sentencias en http://www.lemonde.fr/societe/article/2012/01/13/easyjet-condamnee-pour-discrimination-envers-des-passagers-handicapes_1629452_3224.html (artículo de *Le Monde*, prensa francesa) o en http://www.abc.es/economia/abci-easyjet-multada-60000-euros-negarse-embarcar-pasajero-discapacidad-201702020218_noticia.html (artículo de ABC, prensa española).

⁴⁹ SÁNCHEZ BARTOLOMÉ, J. M., <<El transporte aéreo de los pasajeros discapacitados en los ámbitos europeo y español>>... *cit.*, p. 117.

⁵⁰ Juzgado de lo Mercantil de Zaragoza Nº 1, Sentencia núm. 269/2016, de 9 de noviembre de 2016 (Base de Datos CENDOJ, Roj: SJM Z 4519/2016). Disponible en: <http://www.poderjudicial.es/search/contenidos.action?action=contentpdf&databasematch=AN&referenc e=7897659&links=%22269%2F2016%22&optimize=20161226&publicinterface=true>

Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Zaragoza hace al propio Reglamento, porque de inicio reconoce que existe un daño moral⁵¹.

3.1.3 Protección contra la denegación de embarque.

Los casos de denegación de embarque –y de reserva– son, por las características del Reglamento (CE) nº 1107/2006, abundantes, por el amplio margen discrecional que éste otorga a las aerolíneas.

Resulta ilustrativa, en ese sentido, la Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid 211/2009, de 6 de mayo⁵², que condena a la aerolínea Iberia por denegar el embarque a tres personas sordas. Según la propia Audiencia, <<el establecer la obligación para las personas sordas de tener que acudir al avión con un acompañante en nada mejora la seguridad en caso de emergencia>>. Las personas sordas sufren de privación de audición, pero nada más les impide comprender una situación de emergencia y actuar con diligencia.

3.1.4 Otras.

Además de los descritos, se dan en el ámbito del transporte aéreo de personas con discapacidad otras situaciones que han terminado resolviéndose ante un Tribunal. Es el caso de la compañía aérea Air Europa, que puso a disposición de las personas con movilidad reducida una línea telefónica de pago para solicitar asistencia; circunstancia que suponía un sobre coste a las personas que precisaban dicha asistencia. La Sentencia

⁵¹ La Sentencia, reconociendo que existe daño moral y negando la indemnización al no aparecer la circunstancia reflejada expresamente en la legislación aplicable, se opone al criterio seguido por el Tribunal Supremo, que considera el daño moral indemnizable como un sufrimiento o padecimiento psíquico (SSTS de 22 de mayo de 1995, 19 de octubre de 1996 y 30 de mayo de 2000, entre otras). Existe una crítica al respecto en BIEDMA FERRER, J.M., <<El pasajero aéreo discapacitado y la normativa comunitaria. Especial referencia al turismo accesible>>, en *Anuario Facultad de Derecho*, Universidad de Alcalá V, año 2012, p. 260-261, relativa a la necesidad de establecer una cuantía mínima determinada que suponga una circunstancia disuasoria para ulteriores reclamaciones vía judicial.

⁵² Audiencia Provincial de Madrid, Sección 18, Sentencia núm. 211/2009, de 6 de mayo de 2009 (Base de Datos CENDOJ, Roj: SAP M 18622/2009). Disponible en: <http://www.poderjudicial.es/search/contenidos.action?action=contentpdf&databasematch=AN&referencie=5684422&links=Iberia&optimize=20100729&publicinterface=true>

83/2015, de 10 de junio de 2015, de la Audiencia Nacional, Juzgados Centrales de lo Contencioso nº 11⁵³ consideró falta leve y ratificó sanción administrativa impuesta, de 4.500 €, por no garantizar la gratuidad de la prestación de asistencia.

Otro supuesto que ha conllevado a controversia es el de las mujeres embarazadas. La Sentencia 511/2011, de 13 de julio, de la Audiencia Provincial de Vizcaya⁵⁴ juzgó la demanda contra la compañía aérea Easy Jet por denegar el embarque a una pasajera embarazada con certificado médico expedido un mes antes de la fecha. La compañía tenía previsto en una cláusula reflejada en su página web que las mujeres que viajen entre la semana veintiocho y treinta y cinco de gestación deberán presentar un certificado médico. Ciertamente es que no se puntualiza que el certificado debe ser actual, pero la Audiencia Provincial entiende que lo que pretende la compañía es conocer la situación médica de la pasajera en el momento del vuelo, que podría ser bien distinta a su situación un mes antes, para evitar situaciones de riesgo. Por ello, el Tribunal considera que la denegación de embarque está plenamente justificada, por lo que no es de aplicación el régimen indemnizatorio del RCAPA, al no presentarse la mujer embarazada en las condiciones que se requieren.

En lo referido a la competencia objetiva de los Tribunales para conocer de los asuntos relativos al transporte aéreo de personas con movilidad reducida, la Sentencia 268/2013 de la Audiencia Provincial de Girona⁵⁵ confirma que conocerá de tales cuestiones el Juzgado de lo Mercantil con competencia territorial, y no el Juzgado de Primera Instancia.

Los daños o la pérdida de sillas de rueda y equipos de movilidad también han sido objeto de reclamación judicial. Así lo refleja la Sentencia 133/2016, de 26 de abril de

⁵³ Audiencia Nacional, Juzgados Centrales de lo Contencioso. Juzgado Central de lo Contencioso-Administrativo Nº 11, Sentencia 83/2015, de 10 de junio de 2015 (Base de Datos CENDOJ, Roj: SAN 1927/2015). Disponible en:

<http://www.poderjudicial.es/search/contenidos.action?action=contentpdf&databasematch=AN&referenc e=7407487&links=%2283%2F2015%22&optimize=20150616&publicinterface=true>

⁵⁴ Audiencia Provincial de Vizcaya, Sección cuarta, Sentencia 511/2011, de 13 de julio de 2011 (Base de Datos CENDOJ, Roj: SAP BI 2311/2011). Disponible en: <http://www.poderjudicial.es/search/contenidos.action?action=contentpdf&databasematch=AN&referenc e=6382762&links=embarazada&optimize=20120524&publicinterface=true>

⁵⁵ Audiencia Provincial de Girona, Sección primera, Sentencia núm. 268/2013, de 28 de junio de 2013 (Base de Datos CENDOJ, Roj: SAP GI 702/2013). Disponible en: <http://www.poderjudicial.es/search/contenidos.action?action=contentpdf&databasematch=AN&referenc e=6876914&links=%22268%2F2013%22&optimize=20131111&publicinterface=true>

2016, del Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Bilbao⁵⁶. Dicha resolución reconoce probado que existió un extravío temporal de la silla de ruedas de una pasajera con movilidad reducida mientras se encontraba en Nueva York; pero que se le facilitó otra silla durante los días que no tuvo la de su propiedad. La Sentencia rechaza la indemnización que reclama la actora, de 2.000 €, al no haber estado privada de una silla de ruedas para poder desplazarse; pero sí reconoce una indemnización de 250 € más intereses legales por las molestias causadas. Caso distinto es el de la Sentencia de la Audiencia Provincial de Vizcaya sec. 5ª 42/2005, de 25 de enero⁵⁷ (antes del Reglamento (CE) nº 1107/2006), que reconoce una indemnización de 600 € porque en dicho la caso la pasajera estuvo dos días privada de silla de ruedas.

3.2 PRINCIPALES LÍNEAS JURISPRUDENCIALES

A tenor de las sentencias recientemente comentadas, se observa como las principales líneas jurisprudenciales que se siguen a la hora de juzgar un supuesto de esta materia se posicionan siempre favorables a garantizar la máxima seguridad de todos los pasajeros de un vuelo. O, en otras palabras, a impedir cualquier circunstancia que pueda menoscabar la seguridad de un vuelo.

Pese a su sobradamente comentada ambigüedad, así lo dispone el artículo 4 del Reglamento (CE) nº 1107/2006. Los organismos nacionales y las compañías aéreas tienen competencia en una inmensa cantidad de circunstancias que se producen a diario, como son la imposición de requisitos de seguridad o las particularidades relativas a menores no acompañados o mujeres embarazadas. Es la propia legislación la que les proporciona tal competencia, y los jueces se deben a lo que éstas dispongan, siempre y cuando no resulte contrario a la Ley.

⁵⁶ Juzgado de lo Mercantil de Bilbao Nº 1, Sentencia 133/2016, de 26 de abril de 2016 (Base de Datos CENDOJ, Roj: SJM BI 1697/2006). Disponible en: <http://www.poderjudicial.es/search/contenidos.action?action=contentpdf&databasematch=AN&referencie=7723437&links=&optimize=20160629&publicinterface=true>

⁵⁷ Audiencia Provincial de Vizcaya, Sección quinta, Sentencia núm. 42/2005, de 25 de enero de 2005 (Base de Datos CENDOJ, Roj: SAP BI 189/2005). Disponible en: <http://www.poderjudicial.es/search/contenidos.action?action=contentpdf&databasematch=AN&referencie=1576982&links=&optimize=20050317&publicinterface=true>

Así sucede en los casos comentados de la cláusula de limitación de personas con discapacidad por vuelo o la gestante que no presenta el certificado médico pertinente. Por el contrario, los Tribunales han apreciado abuso en algunos de los requisitos impuestos o las decisiones tomadas por las compañías, como es el caso de la inexplicable denegación de embarque de las tres personas sordas. Las compañías cuentan con cierta autonomía para establecer sus requisitos de seguridad, pero tales requisitos deben ser siempre justificados.

Resulta llamativo que, a fecha de elaboración de este trabajo, no existe jurisprudencia de ámbito europeo referida al transporte aéreo de personas con movilidad reducida en particular. Algunos aspectos que pueden explicar tal circunstancia son las características del procedimiento de reclamación que establece el propio Reglamento (CE) nº 1107/2006 en su artículo 15, según el cual existen dos instancias ante las que presentar una reclamación: la propia entidad gestora del aeropuerto o compañía aérea y, en su caso, el organismo competente designado por el Estado miembro. Además, son los propios Estados miembros los que determinan el régimen sancionador. En definitiva, el Reglamento parece pretender, en cierto modo, disuadir a los afectados por las infracciones del mismo a que reclamen por vía judicial. Cuestión que también puede explicar la escasa jurisprudencia nacional existente.

4. VISIÓN CRÍTICA DEL REGLAMENTO (CE) N° 1107/2006

4.1 CARENCIAS, INSUFICIENCIAS, DIFICULTADES Y PROBLEMAS QUE SE PLANTEAN

A la hora de analizar cuáles son las carencias contenidas en el Reglamento (CE) n° 1107/2006, no puede pasarse por alto el tratado Informe de la Comisión. Ciertamente, la Comisión hace un trabajo correcto –y necesario– cuando expone las principales dificultades que han aparecido en la aplicación del Reglamento, y ello pese al escaso contenido de autocrítica, ya que carga toda la responsabilidad a los Estados miembros.

En efecto, el primer y principal problema que se observa es la falta de unificación y armonización en algunas cuestiones importantes. Si con el Reglamento se pretendía contar con una regulación unificada en la materia, se consigue el efecto contrario si se deja a disposición de los Estados miembros aspectos como el control de aplicación o el régimen sancionador.

La pluralidad de criterios en dichos campos carga de inseguridad jurídica la protección de los derechos de las personas con discapacidad en el transporte aéreo; y más todavía cuando se trata de una materia en la que, en muchas ocasiones, se ven involucrados dos o más Estados cuando se trata de vuelos internacionales (el de salida, el de llegada y, en su caso, los de tránsito).

Otra de las grandes y razonadas críticas, que también recoge el Informe de la Comisión, es la ambigüedad con la que se establece la posibilidad de denegar reserva o embarque so pretexto de razones de seguridad. El diario El Español se hizo eco de esta circunstancia⁵⁸, tildándola de <<odisea>> que sufren las personas con discapacidad a la hora de viajar en avión.

Por ello, debería considerarse realizar una interpretación, o incluso una modificación del artículo 4, de forma que se concrete con la mayor precisión las ocasiones en las que puede denegarse la reserva o el embarque a una persona con movilidad

⁵⁸ <<La Odisea de las personas con discapacidad para volar>>, Crónica Global Vida de El Español, 19 de enero de 2017, por Margalida Vidal. Disponible en: http://cronicaglobal.elespanol.com/vida/odisea-personas-discapacidad-volar_66697_102.html

reducida; en definitiva, reflejar con rigurosidad en qué situaciones puede suponer un impedimento a la seguridad el transporte de una persona con discapacidad.

En general, la terminología ambigua y genérica aparece a lo largo de todo el texto legal. Es, sin duda, un desacierto que también lo dota de inseguridad jurídica. Algunas expresiones que han sido comentadas, como <<lo antes posible>> o <<todos los esfuerzos razonables>>, que aparecen en multitud de ocasiones, deberían ser sustituidas por otras que establezcan criterios precisos y concreten la regulación.

En lo que se refiere a la asistencia prestada por entidades gestoras de aeropuertos y compañías aéreas, tampoco existen criterios concisos a los que deban ajustarse. Si se desea conseguir una asistencia de calidad y acorde a las necesidades de cada persona, deberían establecerse unos mínimos que compañías y aeropuertos estén obligados a cumplir.

Con respecto a la indemnización que aparece en el artículo 12, se considera que el Reglamento yerra gravemente al otorgar a las sillas de ruedas, equipos de movilidad y dispositivos de asistencia la consideración de equipaje. Es evidente que el valor personal de éstos es superior en importancia al de cualquier equipaje. La indemnización, por daños o pérdidas, se calculará con remisión al Derecho internacional, europeo y nacional, sin aclararse si son de aplicación para estos casos los Convenios de Montreal y Varsovia⁵⁹.

Un aspecto al que el Reglamento no alude y que también es de gran importancia es la actitud que deben adoptar los organismos nacionales de aplicación y control, e indirectamente las compañías y los aeropuertos. En muchas ocasiones, la actitud es reactiva; es decir, se espera a que exista una reclamación por parte de una persona con discapacidad, por ejemplo, para actuar. Con esta actitud no se garantizan realmente sus derechos, en muchas ocasiones desconocidos para ellos. La actitud debe ser activa, de

⁵⁹ 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 *Revista Andaluza del Derecho del Turismo*, núm. 3, 2010 (disponible en: <http://www.juntadeandalucia.es/turismocomercioydeporte/documentacion/13238573.pdf>); indica que no siempre las indemnizaciones han de calcularse con arreglo a lo dispuesto en el Convenio de Montreal y el Convenio de Varsovia si no se consideran las sillas de ruedas y equipos de movilidad como equipaje, siempre y cuando no se facturen. Si se facturan, serán siempre calificados como equipaje; si no se facturan, es complejo determinar su naturaleza a efectos de indemnizaciones.

trabajo y transmisión de información continuado y siempre con el objetivo de velar por su protección.

4.2 VIRTUDES Y ACIERTOS

Sin duda, la mayor de las virtudes del Reglamento es que, por primera vez, se legisla de manera específica, vinculante y en ámbito de la Unión Europea con respecto a los derechos de las personas con discapacidad. Cuestión que no es baladí, y debe ser puesta en valor para que sirva como precedente de una amplia regulación de los derechos de las personas con discapacidad en todas las materias que se precise.

También supone un gran acierto la forma en la que complementa la insuficiente regulación que aparece RCAPA en materia de derechos de personas con movilidad reducida. El legislador no tardó en darse cuenta que era necesario ampliar la normalización en ese sentido, y así lo hizo.

Otra virtud que el legislador perseguía, pero que se ha visto frustrada en la aplicación, es la armonización del ámbito de la protección de los derechos de las personas con movilidad reducida en el transporte aéreo. Como se comentaba anteriormente, la delegación de facultades que el Reglamento otorga en favor de los Estados miembros ha supuesto que la unificación de criterios en una materia tal amplia y global como el transporte aéreo se haya visto frustrada. Pero es de reconocer que la intención del texto legal era la de establecer una legislación yuxtapuesta a todos los Estados de la Unión; y la correcta aplicación del mismo –con las modificaciones precisas– supondrá un gran avance en la defensa de los derechos de las personas con discapacidad en el ámbito europeo.

Por otro lado, la forma en la que el Reglamento distribuye, con gran precisión en este caso, la responsabilidad de prestar asistencia que corresponde a entidades gestoras de aeropuertos y compañías aéreas respectivamente supone una de sus mayores virtudes. Atendiendo a su literalidad, ahora pocas dudas pueden quedar acerca de quién debe prestar la asistencia en un caso u otro. Es tal precisión la que debería existir a la hora de

reflejar otros aspectos como requisitos de seguridad, procedimiento sancionador, indemnizaciones, etcétera.

Un acierto destacable es la rotundidad con la que se obliga a la transmisión de información y recepción de notificaciones de necesidad de asistencia, para lo que las compañías deberán aplicar las medidas necesarias en todos sus puntos de venta, incluidas ventas por teléfono o Internet. Así, el Reglamento consigue que las aerolíneas no incumplan lo establecido so pretexto de falta de medios o recursos, por ejemplo.

En fin, es fácilmente apreciable como el primer texto legal europeo en materia de defensa de derechos de personas con discapacidad, de manera exclusiva y vinculante, cuenta todavía con ciertas desidias que es de esperar que sean próximamente subsanables; pero también introdujo una gran cantidad de aciertos en un ámbito prácticamente desierto en la legislación comunitaria.

5. CONCLUSIONES

5.1 ¿OFRECEN LAS COMPAÑÍAS AÉREAS Y LOS AEROPUERTOS UNA PROTECCIÓN EFECTIVA Y ACORDE A LA LEGALIDAD DE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD?

Desgraciadamente, que la sociedad desconoce en muchos ámbitos sus derechos es una realidad. Es costumbre no preocuparse por nuestra protección jurídica en una materia concreta hasta que no existe un verdadero perjuicio.

A raíz de ello, da la sensación de que las entidades gestoras de los aeropuertos y las compañías aéreas, en general, aprovechan para ofrecer la mínima protección de las personas con discapacidad. No hay que olvidar que, en definitiva, son empresas a las que lo que en definitiva les interesa es tener la mayor cantidad posible de beneficios al final de cada ejercicio.

Aunque pueda parecer un argumento frívolo, no se aleja en absoluto de la realidad. Ninguna compañía aérea va a desear comprometer mínimamente la seguridad –o incluso la comodidad– del resto de pasajeros por aceptar a un pasajero con discapacidad, pese a lo frecuente que resulta en la práctica esta situación.

Este aspecto tiene mucho que ver con lo que se comentaba acerca de la actitud de entidades gestoras y compañías aéreas, en la mayoría de ocasiones reactiva. La lucha por la consecución de la igualdad efectiva de trato y oportunidades de las personas con discapacidad pasa innegablemente por mantener una actitud activa frente a los retos que se plantean en la materia.

Y la órbita política española se ha percatado de las negligencias que se dan a diario en nuestros aeropuertos. En ese sentido, la Comisión para las Políticas Integrales de la Discapacidad del Congreso de los Diputados aprobó por unanimidad, el pasado mes de marzo, una iniciativa relativa a sancionar a las compañías aéreas que discriminen a las personas con discapacidad⁶⁰. En concreto, la iniciativa pretende intensificar la verificación de que se cumplan de manera estricta el Reglamento (CE) nº 1107/2006 y la

⁶⁰ <<Congreso pide sancionar a compañías aéreas que discriminen a discapacitados>>, La Vanguardia, 14 de marzo de 2017. Disponible en: <http://www.lavanguardia.com/vida/20170314/42876846757/congreso-pide-sancionar-a-companias-aereas-que-discriminen-a-discapitados.html>

Ley de Seguridad Aérea y propone un régimen sancionador para aquellas aerolíneas que cometan infracciones de manera reiterada y vulneran los derechos de las personas con discapacidad.

En conclusión, y respondiendo a la pregunta que da título a este apartado, generalmente todavía no se ofrece una protección efectiva de los derechos de las personas con discapacidad, y en muchas ocasiones sigue incumpléndose la legislación vigente.

Pese a ello, cabe indicar que, tal y como refleja *discapnet*⁶¹, el transporte aéreo español goza de las condiciones adecuadas de accesibilidad y existe cierta satisfacción de los usuarios con las prestaciones de los aeropuertos y la labor de AENA. En cambio, en lo que a los aviones respecta, las quejas son más cuantiosas; especialmente, en lo que se refiere a reserva inadecuada de asientos, pasillos estrechos y aseos con dimensiones insuficientes.

Por su parte, el Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI)⁶² presentó, en diciembre de 2009, un documento⁶³ que recogía un análisis de las quejas, reclamaciones y sugerencias recibidas por el Comité en lo relativo a la asistencia recibida por los usuarios, un estudio comparativo de la regulación del transporte aéreo y una serie de propuestas de mejora. En definitiva, la principal conclusión que alcanza el documento es que la normativa europea debe adaptarse a la NORMA 382, sobre la no discriminación por motivos de discapacidad en el transporte aéreo, del Departamento de Transportes (DOT) de Estados Unidos –que no procede comentar en profundidad en este trabajo– al contener, según el CERMI, aspectos mucho más favorables a la hora de atender a las necesidades de las personas con discapacidad usuarias de transporte aéreo. Además, menciona la posible mejora de algunos aspectos, tales como la información, los medios, la formación del personal, el acomodo de pasajeros, el acceso

⁶¹ *Discapnet*, portal web de personas con discapacidad. Más información en su página web: www.discapnet.es

⁶² CERMI (siglas de su antiguo nombre, Comité Español de Representantes de Minusválidos) es una plataforma de representación, defensa y acción de los españoles con discapacidad, integrada por la Organización Nacional de Ciegos Españoles (ONCE), la Confederación Española de Asociaciones de Atención a las Personas con Parálisis Cerebral (ASPACE), el Comité Paralímpico Español (CPE) o la Asociación Española de Empleo con Apoyo (AESE), entre muchos otros. Más información en su página web: www.cermi.es

⁶³ Documento de propuestas del sector social de la discapacidad para la mejora de la normativa europea sobre atención a personas con discapacidad usuarias del transporte aéreo, diciembre de 2009.

a servicios *auto-checking online*, etcétera. El documento culmina instando al Gobierno de España a trasladar y promover la necesidad de llevar a cabo las reformas que contiene el documento mediante la modificación del Reglamento (CE) nº 1107/2006 aprovechando la Presidencia Española del Consejo de la Unión Europea durante el primer semestre de 2010; lamentablemente, tal instancia no terminó siendo fructífera.

5.2 ¿ES VIABLE UNA MEJORA DE LA REGULACIÓN RELATIVA A LAS PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA EN EL TRANSPORTE AÉREO?

Por supuesto, sí es viable una mejora de la regulación. Es fácilmente alcanzable ir más allá; todavía hay mucho por hacer.

Por fortuna, la protección jurídica de las personas con discapacidad está en auge. Y es de esperar que, en los próximos años y atendiendo a la propuesta de reforma que existe, se produzca una mejora de la regulación en el ámbito del transporte aéreo, y en definitiva, en lo que a igualdad de trato y oportunidades se refiere.

No es realmente esperanzador el modo en el que se pronuncia la Comisión en el Informe analizado, en el que expresa no creer necesaria una modificación del Reglamento. Pero, desde luego, las críticas y propuestas que realiza ya suponen un paso de gigante hacia la mejora de la protección de los derechos de los discapacitados.

Asociaciones de usuarios y expertos han llevado a cabo un considerable trabajo de análisis del panorama legal y de las principales quejas, y de propuesta de mejoras durante los últimos años. Algunas de las propuestas más recurrentes son la concreción de los supuestos de denegación de embarque por razones de seguridad, el acondicionamiento de las aeronaves a las necesidades de los usuarios discapacitados, o mayor inversión en infraestructuras (especialmente para el embarque y desembarque de sillas de ruedas a través de *finger*⁶⁴), entre otras⁶⁵.

⁶⁴ Pasarelas o diques que permiten acceder directamente a las aeronaves sin necesidad de pasar por la plataforma.

⁶⁵ Resulta interesante al respecto el Proyecto ICARUS (*Innovative Changes in Air Transport Research for Universally designed Services*), consorcio liderado por ONCE, con el que colaboran las empresas del Área

5.3 VALORACIÓN FINAL DE LA PROTECCIÓN JURÍDICA DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD O MOVILIDAD REDUCIDA MEDIANTE EL REGLAMENTO (CE) 1107/2006

Tal y como viene expresándose a lo largo de este trabajo, es necesario valorar el Reglamento (CE) nº 1107/2006 con cierta perspectiva. Como se ha visto, contiene ciertos errores e insuficiencias; y también algunos aciertos. Pero hay que tener en consideración su papel introductorio en la protección de los derechos de las personas con discapacidad.

Los valores y principios de la inmensa mayoría de las personas que conforman la sociedad actual otorgan gran optimismo en ese aspecto. La preocupación por la igualdad de oportunidades es más que palpable, lo que hace pensar que este Reglamento es <<la primera piedra>> de lo que pronto será una verdadera protección jurídica que garantice la igualdad de oportunidades y no discriminación.

Una de las misiones del legislador es plasmar en normas el sentir general; e indudablemente, el sentir general apuesta por defender los derechos de las personas con discapacidad con fortaleza y efectividad, en este y en otros ámbitos.

Será necesario valorar algunos aspectos socio-económicos que afectan a las empresas del entorno del transporte aéreo para alcanzar una protección eficaz y real. Es, sin duda, uno de los grandes retos de la Unión Europea para los próximos años.

6. BIBLIOGRAFÍA

BENAVIDES VELASCO, P. G., <<Los derechos de los pasajeros con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo. Especial referencia a la denegación de embarque injustificada>>, en PETIT LAVALL, M. V., MARTÍNEZ SANZ, F. Y RECALDE CASTELL, A. (dirs.) y PUETZ, A. (coord.), *La nueva ordenación del mercado de transporte*, Ed. Marcial Pons, Madrid, 2013, p. 475.

BENAVIDES VELASCO, P. G., <<Obligaciones de información y asistencia en el transporte aéreo de personas con movilidad reducida>>, en GUERRERO LEBRÓN, M. J. (dir.), *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros*, Ed. Marcial Pons, Madrid, 2015, pp. 221-253.

BIEDMA FERRER, J. M., <<El pasajero aéreo discapacitado y la normativa comunitaria. Especial referencia al turismo accesible>>, en *Anuario Facultad de Derecho*, Universidad de Alcalá V, año 2012, pp. 245-272.

BIEL PORTERO, I., <<Los derechos de las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida en el transporte aéreo. Comentario al Reglamento (CE) nº 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006>> en *Revista General de Derecho Europeo*, año 2007, pp. 1-16.

JUNCÁ UBIERNA, J. A., *Accesibilidad universal de los modos de transporte en España. Problemática actual, principales actuaciones y retos de futuro*, Real Patronato sobre Discapacidad, Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, Madrid, 2012.

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 *Cuadernos de Derecho Transnacional*, octubre de 2012, vol. IV, núm. 2, pp. 284 y ss. Disponible en: <https://e-revistas.uc3m.es/index.php/CDT/article/view/1622/698>

GARRIDO PARENT, D. <<La responsabilidad del porteador aéreo por incidencias en el transporte de equipaje>>, *Revista Doctrinal Aranzadi Civil-Mercantil*, núm. 21, 2008.

GÓMEZ ROJO, M. E., <<Regulación histórico-jurídica del transporte aéreo de pasajeros con movilidad reducida en derecho comparado>>, en *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, núm. XIV, 2007, pp. 3.647-3.656.

GUERRERO LEBRÓN, M. J., <<El contrato de transporte aéreo de pasajeros>>, en MORILLAS JARILLO, M. J., PETIT LAVALL M. V., Y GUERRERO LEBRÓN, M. J., *Derecho Aéreo y del Espacio*, Ed. Marcial Pons, Madrid, 2014, pp.577-609.

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 *Revista Andaluza del Derecho del Turismo*, núm. 3, 2010. Disponible en: <http://www.juntadeandalucia.es/turismocomercioydeporte/documentacion/13238573.pdf>

JIMÉNEZ RAMÍREZ, J. A., <<La responsabilidad civil en el transporte aéreo>>, en *Revista de Ciencias Jurídicas nº 141*, pp. 31-62, Costa Rica, diciembre de 2016. Disponible en: <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/juridicas/article/download/27817/28019>

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

MAYORCA TOLEDANO, M. C., <<Algunas consideraciones en torno al extravío y pérdida del equipaje en el transporte aéreo>>, en *Revista Andaluza de Derecho de Turismo*, núm. 1, enero 2009. Disponible en: http://www.juntadeandalucia.es/turismocomercioydeporte/publicaciones/10354_01.pdf

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*, Ed. Marcial Pons, Madrid, 2014, pp. 656-661.

ROJO ÁLVAREZ-MANZANEDA, C., “Régimen jurídico: del sistema de Varsovia al Convenio de Montreal”, en GUERRERO LEBRÓN, M. J. (Dir.), *La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros*, Ed. Marcial Pons, Madrid, 2015, pp. 25-57.

QUINTANA CARLO, I., “El contrato de transporte de pasajeros” en BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, A. (Dir.), *Contratos mercantiles*, t. II, sexta edición, Ed. Aranzadi, Pamplona, febrero de 2017, pp. 216-218.

SÁNCHEZ BARTOLOMÉ, J. M., <<El transporte aéreo de los pasajeros discapacitados en los ámbitos europeo y español>>, en ZUBIRI DE SALINAS, M. (Dir.), *El contrato de transporte de viajeros: nuevas perspectivas*, Ed. Aranzadi, Pamplona, noviembre 2016.

ZUBIRI DE SALINAS, M., <<El contrato de pasaje>>, en BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, A. (Dir.), *Contratos mercantiles*, t. II, sexta edición, Ed. Aranzadi, Pamplona, febrero de 2017, pp. 252-267.

6.1 LEGISLACIÓN Y TEXTOS JURÍDICOS CONSULTADOS

Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (DOCE C 364, de 18 de diciembre de 2000).

Compromiso de Servicio de las Compañías Aéreas con los Pasajeros en 2001.

Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, Documento COM (2010) 636 final, Bruselas, 15 de noviembre de 2010.

Constitución Española de 1978 (BOE núm. 311, de 29 de diciembre de 1978).

Convenio para la unificación de ciertas reglas en el transporte aéreo internacional hecho en Varsovia el 12 de octubre de 1929 (Instrumento de Ratificación de España de 31 de enero de 1930).

Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999 (en vigor en la Unión Europea desde el 28 de junio de 2004; Instrumento de Ratificación de España de 4 de junio de 2002).

Convenio sobre aviación civil firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944. Instrumento de ratificación de 18 de marzo de 1969.

Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad de las Naciones Unidas (disponible en: <http://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf>).

Declaración de Derechos del Hombre y del Ciudadano de 1789 (disponible en: http://www.conseil-constitutionnel.fr/conseil-constitutionnel/root/bank_mm/espagnol/es_ddhc.pdf).

Declaración Universal de Derechos Humanos (disponible en: <http://www.un.org/es/universal-declaration-human-rights/>).

Directiva 90/314/CEE del Consejo, de 13 de junio de 1990, relativa a viajes combinados, vacaciones combinadas y circuitos combinados no mencionan en absoluto a las personas con discapacidad (derogada con efectos a partir del 1 de julio de 2018; DOCE L 158/59, de 23 de junio de 1990).

Directiva 95/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos (derogada con efecto a partir del 25 de mayo de 2018; DOCE L 281/31, de 23 de noviembre de 1995).

Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados, por la que se modifican el Reglamento (CE) nº 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE del Consejo (DOUE L 326, de 11 de diciembre de 2015).

Documento 30 de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC).

Estrategia Española sobre Discapacidad 2014-2020, redactada por el Ministerio de Sanidad, Política Social e Igualdad en 2014 (disponible en: https://www.msssi.gob.es/ssi/discapacidad/docs/plan_accion_EED.pdf).

Estrategia Europea sobre discapacidad 2010-2020: un compromiso renovado para una Europa sin barreras (COM (2010) 636 final).

Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (BOE núm. 162, de 8 de julio de 2003).

Ley 39/2006, de 14 de diciembre, de Promoción de la Autonomía Personal y Atención a las personas en situación de dependencia (BOE núm. 299, de 15 de diciembre de 2006).

Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (BOE núm. 55, de 5 de marzo de 2011).

Normas Uniformes sobre la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad, aprobada por la Asamblea General de la Organización de Naciones Unidas (ONU) el 20 de diciembre de 1993 (Resolución 48/96, de 4 de marzo de 1994),

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) nº 261/2004 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 el Reglamento (CE) nº 2027/97 relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje (COM(2013)0130).

Real Decreto 1154/2007, de 23 de noviembre, de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de modos de transporte para personas con discapacidad (BOE núm. 290, de 4 de diciembre de 2007).

Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (BOE núm. 39, de 14 de febrero de 2008).

Reglamento (CEE) nº 295/91 del Consejo, de 4 de febrero de 1991, por el que se establecían normas comunes relativas a un sistema de compensación por denegación de embarque en el transporte aéreo regular (DOCE L 36/5, de 8 de febrero de 1991; derogado).

Reglamento (CEE) n° 3922/1991 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil (DOCE L 373/4, de 31 de diciembre de 1991; modificado por el Reglamento (CE) n° 8/2008).

Reglamento (CE) n° 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002 por el que se modifica el Reglamento (CE) no 2027/97 del Consejo sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente (DOCE L 140/2, de 30 de mayo de 2002).

Reglamento (CE) n° 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n° 295/91 (DOUE L 46, de 17 de febrero de 2004).

Reglamento (CE) n° 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo (DOUE L 204, de 26 de julio de 2006).

Reglamento (CE) n° 8/2008 de la Comisión, de 11 de diciembre de 2007, por el que se modifica el Reglamento (CEE) n° 3922/91 del Consejo en lo relativo a los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por avión (DOUE L 10, de 12 de enero de 2008).

Reglamento (CE) n° 859/2008 de la Comisión, de 20 de agosto de 2008, por el que se modifica el Reglamento (CEE) n° 3922/91 del Consejo en lo relativo a los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por avión (DOUE L 254, de 20 de septiembre de 2008).

Reglamento (UE) n° 185/2010 de la Comisión, de 4 de marzo de 2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea (DOUE L 55, de 5 de marzo de 2010; derogado).

Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (DOUE L 119, de 4 de mayo de 2016)..

Resolución 700 de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional.

Resolución del Parlamento Europeo de 23 de octubre de 2012 sobre los derechos de los pasajeros en todos los medios de transporte (disponible en: http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/es/FTU_5.6.2.pdf).

6.2 JURISPRUDENCIA CONSULTADA

- Sentencia del Tribunal Supremo de 30 de mayo de 2000.
- Sentencia del Tribunal Supremo de 19 de octubre de 1996.
- Sentencia del Tribunal Supremo de 22 de mayo de 1995.
- Sentencia de la Audiencia Nacional 83/2015, de 10 de junio de 2015. Juzgados Centrales de lo Contencioso; Juzgado Central de lo Contencioso-Administrativo Nº 11 (Base de Datos CENDOJ, Roj: SAN 1927/2015). Disponible en: <http://www.poderjudicial.es/search/contenidos.action?action=contentpdf&databasematch=AN&reference=7407487&links=%2283%2F2015%22&optimize=20150616&publicinterface=true>
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona 7757/2013, de 21 de octubre de 2013 (Base de Datos CENDOJ, Roj: SAP B 7757/2013). Disponible en: <http://www.poderjudicial.es/search/doAction?action=contentpdf&databasematch=AN&reference=6873643&links=363/2013%20Jos%E9%20Mar%EDa%20Ribelles%20Arellano&optimize=20131107&publicinterface=true>
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Girona, Sección Primera, 268/2013, de 28 de junio de 2013 (Base de Datos CENDOJ, Roj: SAP GI 702/2013). Disponible en: <http://www.poderjudicial.es/search/contenidos.action?action=contentpdf&databasematch=AN&reference=6876914&links=%22268%2F2013%22&optimize=20131111&publicinterface=true>

- Sentencia de la Audiencia Provincial de Vizcaya, Sección Cuarta, 511/2011, de 13 de julio de 2011 (Base de Datos CENDOJ, Roj: SAP BI 2311/2011). Disponible en: <http://www.poderjudicial.es/search/contenidos.action?action=contentpdf&databasematch=AN&reference=6382762&links=embarazada&optimize=20120524&publicinterface=true>
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, Sección 18, 211/2009, de 6 de mayo de 2009 (Base de Datos CENDOJ, Roj: SAP M 18622/2009). Disponible en: <http://www.poderjudicial.es/search/contenidos.action?action=contentpdf&databasematch=AN&reference=5684422&links=Iberia&optimize=20100729&publicinterface=true>
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Vizcaya, Sección Quinta, 42/2005, de 25 de enero de 2005 (Base de Datos CENDOJ, Roj: SAP BI 189/2005). Disponible en: <http://www.poderjudicial.es/search/contenidos.action?action=contentpdf&databasematch=AN&reference=1576982&links=&optimize=20050317&publicinterface=true>
- Sentencia del Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Zaragoza 269/2016, de 9 de noviembre de 2016 (Base de Datos CENDOJ, Roj: SJM Z 4519/2016). Disponible en: <http://www.poderjudicial.es/search/contenidos.action?action=contentpdf&databasematch=AN&reference=7897659&links=%22269%2F2016%22&optimize=20161226&publicinterface=true>
- Sentencia del Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Bilbao 113/2016, de 26 de abril de 2016 (Base de Datos CENDOJ, Roj: SJM BI 1697/2006). Disponible en: <http://www.poderjudicial.es/search/contenidos.action?action=contentpdf&databasematch=AN&reference=7723437&links=&optimize=20160629&publicinterface=true>
- Sentencia del Juzgado de lo Mercantil nº 5 de Madrid 113/2013, de 30 de septiembre de 2013 (Base de Datos CENDOJ, Roj: SJM M 380/2013). Disponible en: <http://www.poderjudicial.es/search/contenidos.action?action=contentpdf&databasematch=AN&reference=6869318&links=%22113%2F2013%22&optimize=20131104&publicinterface=true>

- *Cour de Cassation, Chambre Criminelle, Décision* nº 13-81586, de 15 de diciembre de 2015. Confirma las también mencionadas Sentencias del Tribunal Superior de Bobigny (Francia) de 13 de enero de 2012 y del Tribunal de Apelación de París (Francia) de 5 de febrero de 2013. Disponible en: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?oldAction=rechJuriJudi&idTexte=JURITEXT000031658282&fastReqId=2131939514&fastPos=2>

6.3 PÁGINAS WEB CONSULTADAS

- <http://www.aena.es>
- <http://www.cermi.es>
- <http://www.conseil-constitutionnel.fr>
- <http://www.convenciondiscapacidad.es>
- <http://www.discapnet.es>
- <https://e-revistas.uc3m.es/>
- <https://eficiencias.urjc.es>
- <http://eprints.ucm.es>
- <http://www.enaire.es>
- <http://www.europarl.europa.eu>
- <http://www.fomento.gob.es>
- <http://www.icarusproject.eu>
- <http://www.juntadeandalucia.es>
- <http://www.pasionporvolar.com>
- <http://www.poderjudicial.es>
- <https://revistas.ucr.ac.cr/>
- <http://www.un.org>
- <http://w>
- [ww.who.int](http://www.who.int)

6.4 OTROS DOCUMENTOS

Análisis de la evolución del tráfico aéreo comercial en España, Subdirección General de Transporte Aéreo, Área de Estudios Estratégicos y Análisis de Mercado, Dirección General de Aviación Civil, Ministerio de Fomento. Diciembre de 2016. Disponible en: <https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/8111F088-9B38-4D0E-9365-0BACF68793E5/141127/An%C3%A1lisisdelaevoluci%C3%B3ndeltr%C3%A1ficoa%C3%A9reocomercialenEsp.pdf>

Aviation Benefits Beyond Borders, Air Transport Action Group (ATAG).

<<Congreso pide sancionar a compañías aéreas que discriminen a discapacitados>>, La Vanguardia, 14 de marzo de 2017. Disponible en: <http://www.lavanguardia.com/vida/20170314/42876846757/congreso-pide-sancionar-a-companias-aereas-que-discriminen-a-discapacitados.html>

Derechos Humanos y Discapacidad. Informe España 2008, Ed. Cinca. Disponible en: http://www.convenciondiscapacidad.es/ColeccionONU_new/Derechos%20humanos.pdf

Directrices Interpretativas para la aplicación del Reglamento (CE) nº 1107/2006 del Parlamento y del Consejo, de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo, SWD (2012) 171 final, de 11 de junio de 2012.

Documento de propuestas del sector social de la discapacidad para la mejora de la normativa europea sobre atención a personas con discapacidad usuarias del transporte aéreo, diciembre de 2009, CERMI.

Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre el funcionamiento y los efectos del Reglamento (CE) nº 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo, COM (2011) 166 final, de 11 de abril de 2011.

Informe mundial sobre la discapacidad, Organización Mundial de la Salud (OMS). Disponible en: http://www.who.int/disabilities/world_report/2011/es/

Informe sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) nº 261/2004 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 el Reglamento (CE) nº 2027/97 relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje, COM (2013) 0130, de 22 de enero de 2014.

<<La Odisea de las personas con discapacidad para volar>>, Crónica Global Vida de El Español, 19 de enero de 2017, por Margalida Vidal. Disponible en: http://cronicaglobal.elespanol.com/vida/odisea-personas-discapacidad-volar_66697_102.html

Memoria 2008 de Aena. Disponible en: <http://www.enaire.es/csee/ccurl/238/441/MEMORIA%20AENA%20I%20baja.pdf>

Tesis doctoral de El Kaoutit, T., <<La responsabilidad de las compañías aéreas por el incumplimiento de horarios en el contrato de transporte aéreo de pasajeros. Estudio jurídico en el marco de la política de transportes internacionales y de la Unión Europea>>, en la Universidad Rey Juan Carlos, septiembre de 2012 (disponible en: <https://eciencia.urjc.es/bitstream/handle/10115/11872/TESIS%20DOCTORAL%20responsabilidad%20de%20las%20compa%F1%EDas%20a%E9reas%20....pdf;jsessionid=8117B69E556A74D6D9B64675D2F92F41?sequence=1>).

Tesis doctoral de Sánchez Bartolomé, J. M., <<Revisión actualizada del contrato de transporte aéreo de pasajeros>>, en la Universidad Complutense de Madrid, 2015 (disponible en: <http://eprints.ucm.es/34480/1/T36739.pdf>).

Trabajo de Fin de Máster de CONCELLÁ FERNÁNDEZ, P., <<La protección de las personas con discapacidad en la Unión Europea>>, Universidad de Oviedo (disponible en: <http://digibuo.uniovi.es/dspace/bitstream/10651/4033/1/tfm.pdf>)

