

# *Revista de Derecho del Transporte*

Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

*Rdt · 2015 · N.º 16*

 Marcial  
Pons



# SUMARIO

## DOCTRINA

	Pág.
IGNACIO QUINTANA CARLO, <i>La regulación del transporte terrestre de viajeros y la desidia del legislador español</i> .....	11
JUAN CARLOS SÁENZ GARCÍA DE ALBIZU, <i>La responsabilidad del porteador por retraso en la reciente regulación del transporte marítimo internacional e interno</i> .....	31
MARÍA VICTORIA PETIT LAVALL Y ACHIM PUETZ, <i>Luces y sombras de la regulación de los derechos de los viajeros por ferrocarril: a propósito de la necesidad de reformar el Reglamento del Sector Ferroviario</i> .....	51
CARLOS GÓRRIZ LÓPEZ, <i>Uber. Transporte de pasajeros y competencia desleal</i> . 77	77
FERNANDO JUAN Y MATEU, <i>La prueba del dolo o culpa equivalente del porteador en los casos de mercancías robadas o extraviadas</i> .....	99
ELISA TORRALBA MENDIOLA, <i>Las «especialidades procesales» de la Ley de Navegación Marítima: cláusulas de jurisdicción y arbitraje</i> .....	121
UNAI BELINTXON MARTÍN, <i>La calificación del transporte de cabotaje como transporte internacional en el Derecho del transporte por carretera: el elemento de internacionalidad</i> .....	141

## TRIBUNA PROFESIONAL

MANUEL JIMÉNEZ PINAR, MARÍA DEL ÁNGEL IGLESIAS VÁZQUEZ y TOMÁS GARCÍA MARTÍN, <i>Aplicación en España de los límites temporales para el ejercicio de acciones compensatorias por daños sufridos durante la ejecución de un transporte aéreo internacional según el Convenio de Montreal</i> .....	169
---	-----

## SECCIONES

### TRANSPORTE TERRESTRE

A. Jurisprudencia .....	193
I. Tribunal Supremo.....	193

	Pág.
II. Tribunales Superiores de Justicia .....	195
III. Audiencias Provinciales .....	196
1. Transporte nacional de mercancías por carretera .....	196
<i>a)</i> Precio del transporte.....	196
<i>b)</i> Responsabilidad del porteador.....	197
<i>c)</i> Otras cuestiones .....	200
2. Transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) .....	202
IV. Juzgados de lo Mercantil.....	206
B. Derecho de la Competencia.....	207
I. Expedientes sancionadores .....	207
1. Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia .....	207
2. Autoridades Autonómicas .....	209
II. Informes .....	211
C. Recensiones y bibliografía .....	211

## TRANSPORTE MARÍTIMO

A. Noticias.....	219
B. Legislación .....	227
I. Nacional .....	227
1. Contaminación marina .....	227
2. Seguridad marítima.....	227
3. Transporte marítimo .....	229
4. Laboral marítimo .....	235
II. Comunitaria .....	241
1. Normas legales .....	241
<i>a)</i> Contaminación marina.....	241
<i>b)</i> Seguridad marítima .....	242
<i>c)</i> Transporte marítimo .....	242
<i>d)</i> Laboral marítimo.....	244
III. Convenios e instrumentos internacionales .....	245
C. Jurisprudencia .....	245
I. Reseñas de jurisprudencia .....	245
1. Tribunal Supremo .....	245

	Pág.
2. Tribunales Superiores de Justicia.....	246
II. Comentarios de jurisprudencia: «El incumplimiento por parte del vendedor de su obligación esencial de entregar las mercancías debidamente embaladas para el transporte en supuestos de venta marítima en condiciones CFR o CIF [Juzgado de lo Mercantil núm. 6 de Madrid. Sentencia de 1 de septiembre de 2015 (AC 2015\1374)]», por <i>Iñaki Zurutuza Arigita</i> .....	247
D. Recensiones y bibliografía .....	256

## TRANSPORTE AÉREO Y MULTIMODAL

A. Legislación .....	257
B. Jurisprudencia .....	264
I. Reseñas de jurisprudencia .....	264
1. Transporte aéreo .....	264
a) Pasajeros.....	264
a') Daños personales.....	264
b') Retraso .....	266
c') Equipajes.....	267
d') Denegación de embarque y cancelación.....	269
b) Mercancías.....	271
c) Otros aspectos de la contratación .....	272
d) Otras cuestiones: caducidad de la acción .....	273
e) Otras cuestiones: competencia para negociar los acuerdos de transporte aéreo.....	274
f) Derecho laboral .....	275
C. Derecho de la competencia .....	279
I. Concentraciones económicas .....	279
II. Ayudas de Estado .....	283
D. Recensiones y bibliografía .....	284
I. Recensiones: PIERA VALDÉS, A., <i>Greenhouse Gas Emissions from International Aviation</i> , La Haya, Eleven International Publishing, 2015 (ISBN 978-94-6274-143-0), 487 pp., por <i>María Jesús Guerrero Lebrón</i> .....	284
II. Bibliografía.....	286
1. Artículos en revistas y capítulos de libros: transporte aéreo. ....	286
2. Artículos en revistas y capítulos de libros: transporte multimodal. ....	292
3. Monografías y libros colectivos: transporte aéreo.....	292

---

	<u>Pág.</u>
SEGUROS	
A. Noticias .....	295
B. Legislación .....	296
C. Jurisprudencia .....	302
I. Reseñas de Jurisprudencia .....	302
1. Seguros marítimos .....	302
2. Seguros terrestres.....	305
a) Seguro de transporte terrestre de mercancías.....	305
a') Riesgo e interés asegurado.....	305
b') Interpretación.....	307
c') Determinación de la indemnización.....	309
d') Legitimación activa. Subrogación del asegurador .....	312
e') Legitimación pasiva. Responsabilidad del porteador.....	314
f') Prescripción de la acción. Extinción del contrato.....	315
b) Seguro de responsabilidad civil del porteador.....	318
c) Seguro de viajeros.....	320
3. Seguros aéreos .....	323
D. Recensiones y bibliografía .....	323

# **DOCTRINA**

# LA REGULACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE VIAJEROS Y LA DESIDIA DEL LEGISLADOR ESPAÑOL \*

Ignacio Quintana Carlo  
Catedrático de Derecho Mercantil  
Universidad de Zaragoza

## RESUMEN

*El contrato de transporte terrestre de personas no está regulado a nivel de ley formal en el Derecho español, a diferencia de lo que sucede con los transportes marítimos y aéreos. Los escasos preceptos que le dedicaba el Código de Comercio fueron derogados por la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías. A dicha situación se le quiso poner solución con la elaboración del Anteproyecto de Código Mercantil, sin embargo ello no fue posible.*

*Frente a esta situación, en los últimos años, la Unión Europea ha dictado dos Reglamentos que regulan, respectivamente, los derechos de los viajeros en los transportes por ferrocarril y en los efectuados por autobús y autocar. Dichos Reglamentos, sin embargo, no contienen una regulación completa del contrato; es más, en el caso de los transportes efectuados por autobús y autocar la normativa europea se remite, a determinados efectos, a la legislación interna del Estado miembro. Reglamentos, por otra parte, cuyo contenido es ignorado por las condiciones generales de las empresas y por el propio organismo encargado de su aplicación en nuestro país: el Ministerio de Fomento.*

**Palabras claves:** contrato de transporte de viajeros, legislación española, Reglamento de la UE, derechos de los viajeros, condiciones generales de los contratos.

**SUMARIO:** I. INTRODUCCIÓN.—II. LA PROPUESTA DE ANTEPROYECTO DE CÓDIGO MERCANTIL.—III. LOS REGLAMENTOS UE SOBRE DERECHOS DE LOS VIAJEROS.—IV. CONCLUSIONES.—V. APÉNDICE.

---

\* Fecha de recepción del trabajo: 07/03/2015. Fecha de aceptación del trabajo: 19/10/2015.  
Este trabajo ha sido remitido como colaboración del autor al Libro Homenaje al Prof. Rafael ILLESCAS ORTIZ.

## The regulation of passenger transport and the idleness of the Spanish legislator

### ABSTRACT

*Unlike in the case of sea and air transport, the contract for the carriage of passengers by land does not count on a legal regulation under Spanish law. The few provisions dedicated thereto in the Spanish Code of Commerce have been repealed by Act 15/2009, of 11 November, on the contract of carriage of goods by land. A solution was supposed to be implemented in the preliminary draft of a new Commercial Code, but this has not been possible.*

*Faced with this situation, the European Union has enacted two Regulations over the last years that refer to the passengers' rights in rail and road transport. However, those Regulations do not envisage a complete legal regime of the contract; as regards road transport, the European legal text does even remit, for some purposes, to the domestic law of the Member State. Furthermore, the content of such Regulations is ignored by the general terms and conditions of transport undertakings and by the institution in charge of their application in our country itself: the Ministry of Development (Ministerio de Fomento).*

**Keywords:** contract for the carriage of passengers, Spanish legislation, EU Regulation, passengers' rights, general terms and conditions.

**SUMMARY:** I. INTRODUCTION.—II. THE PRELIMINARY DRAFT OF A NEW COMMERCIAL CODE.—III. THE EU REGULATIONS ON PASSENGERS' RIGHTS.—IV. CONCLUSIONS.—V. APPENDIX.

## I. INTRODUCCIÓN

El transporte en general, con independencia del medio por el que sea realizado (tierra, mar o aire), además de un fenómeno socio-económico de la máxima importancia que en los Estados y organizaciones supranacionales da lugar a una política específica, la «política de transportes», y de un sector de la actividad económica que está ordenado por un conjunto de normas, tanto de Derecho público como de Derecho privado, es —por lo que ahora importa— un contrato regulado en diversos textos legales: el Código Civil, que rige los transportes terrestres no sometidos a la legislación mercantil; La Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, que —como su propio nombre indica— limita su ámbito de aplicación a estas; la Ley de Navegación Aérea, de 21 de julio de 1960, que dedica una parte importante de sus preceptos al contrato de transporte aéreo y la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, que regula el contrato de transporte tanto de mercancías (fletamento) como de viajeros (pasaje) por vía marítima.



Se trata, con excepción de las dos leyes elaboradas en el presente siglo, de textos legales anticuados (uno de ellos más que centenario) que contienen regímenes jurídicos diferentes, lastrados por la tradición y que no se corresponden con las actuales condiciones en las que se desarrollan los transportes ni con los convenios internacionales suscritos por España que regulan los transportes que desbordan las fronteras de los Estados nacionales. Y, lo que es más grave, de textos legales muy diferentes entre sí que, en lugar de tomar en consideración el «hecho técnico del transporte» como fenómeno unitario, centran su atención en el medio a través del cual dicho transporte se realiza.

Centrándonos en el transporte terrestre de viajeros, este aparece regulado, administrativamente, en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres de 1987 (en lo sucesivo la LOTT), recientemente reformada por la Ley 9/2013, de 4 de julio (BOE 05-07), y su Reglamento de 1990 y en la Ley del Sector Ferroviario de 2003, con su Reglamento de 2004 (modificado en 2006) y, desde la óptica contractual, únicamente en el Código Civil (arts. 1.601 a 1.603) ya que la reciente Ley de 11 de noviembre de 2009 del contrato de transporte terrestre de mercancías derogó los escasos preceptos que el Código de Comercio dedicaba a la materia: el art. 349.2, que permitía calificar el contrato como mercantil cuando «siendo cualquiera su objeto, sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a verificar transportes para el público», y el art. 352 que establecía el contenido mínimo de los billetes y cartas de porte referentes a los viajeros y sus equipajes; además de lo que, en sede de prescripción de acciones, se establecía en el hoy derogado art. 951 del citado cuerpo legal.

## II. LA PROPUESTA DE ANTEPROYECTO DE CÓDIGO MERCANTIL

Esta ausencia de regulación pretendió subsanarse durante la elaboración de la Propuesta de Anteproyecto de Código Mercantil, elaborada por la Sección de Derecho Mercantil de la Comisión General de codificación (2013), incluyendo en el Libro Quinto del mismo (De los contratos mercantiles en particular) un Título VI que, bajo la rúbrica «Del contrato de transporte», contenía la regulación del contrato de transporte terrestre, el transporte marítimo y el transporte aéreo, distinguiendo en todos ellos entre las normas aplicables a los transportes de mercancías y las referidas a los transportes de personas.

Centrándonos en el transporte terrestre de personas, la Propuesta de Anteproyecto reproducía literalmente los preceptos del Anteproyecto de Ley del contrato de Transporte Terrestre en materia de viajeros, los cuales no fueron incorporados a la versión que finalmente resultó aprobada como Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías. Preceptos que, por razones puramente cronológicas, no incorporaban la normativa comunitaria dictada con posterioridad: el Reglamento (CE) núm. 1371/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (aplicable desde el 3 de diciembre de 2009), y el Reglamento (CE) núm. 181/2011, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16

de febrero, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) núm. 2006/2004 (aplicable a partir del 1 de marzo de 2013).

Por ello, con posterioridad, el Grupo de Trabajo XII (presidido por el profesor Duque Domínguez e integrado por la profesora Guerrero Lebrón y el autor de este trabajo), que se encargó de los contratos de depósito y transporte, actualizó las normas de la Propuesta de Anteproyecto incorporando, mediante la técnica de la remisión, el contenido de los Reglamentos comunitarios<sup>1</sup>.

Con ello la Propuesta de Código Mercantil recogía de forma completa el régimen del contrato de transporte por las tres vías:

— El transporte terrestre de mercancías, mediante la incorporación al texto proyectado de las normas contenidas en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías. Y el transporte terrestre de viajeros, mediante la recuperación de los preceptos del Anteproyecto de Ley del contrato de Transporte Terrestre en materia de viajeros, actualizados con las oportunas remisiones a las normas comunitarias.

— El transporte marítimo, tanto de mercancías como de pasajeros, mediante una remisión a la Ley de Navegación Marítima que entonces se encontraba en fase parlamentaria.

— El transporte aéreo, mediante normas de nueva elaboración, basadas fundamentalmente en los convenios internacionales y la normativa de la Unión Europea, dada la obsolescencia de gran parte de los preceptos de la Ley de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960.

La Propuesta de regulación del contrato de transporte, sin embargo, no pasó la barrera de los distintos ministerios del Gobierno, sobre todo del de Fomento. La regulación del transporte aéreo (de pasajeros) se «cayó» del Anteproyecto aprobado en primera lectura por el Consejo de Ministros<sup>2</sup> debido a la frontal oposición del Ministerio de Fomento basada, fundamentalmente, en que era una materia de su «tradicional competencia» dadas las peculiares características de dicho contrato. La del transporte marítimo porque se consideró preferible establecer la regulación del mismo en una Ley general de la navegación marítima, entonces en tramitación, y que poco más tarde se publicaría como la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Y, por lo que a la regulación del transporte de pasajeros por vía terrestre se refiere, debido, en primer lugar, a «las diferencias existentes entre los distintos servicios y los problemas y situaciones que aparecen»... ya que «tal regulación afectaría al transporte en taxi, al transporte escolar, a servicios regulares en autobús, tanto urbanos como interurbanos, a excursiones, al transporte sanitario en ambulancia, etc., tanto por ferrocarril como por carretera» subtipos de transporte en los que «la situación en que se encuentran los viajeros es completamente diferente, así como los medios de que

<sup>1</sup> El texto actualizado no ha sido objeto de publicación por lo que se incluye como Apéndice de este trabajo.

<sup>2</sup> *Vid.* el texto aprobado en la página web del Ministerio.

puede disponer el transportista en cada caso». «Todo esto —concluía el Ministerio— hace especialmente dificultoso el mero intento de establecer reglas comunes para los transportes terrestres de viajeros».

Por otra parte —se argumentaba— la regulación en el Código proyectado del contrato de transporte terrestre no era necesaria dada «la existencia de normativa de la Unión Europea directamente aplicable en esta materia donde se contiene una regulación parcial de esta materia: los Reglamentos (CE) núm. 1371/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril, y (CE) núm. 181/2011, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar; por el hecho de que la Comisión Europea se está planteando una revisión de los citados Reglamentos». Y, por último, porque «en la práctica tampoco han surgido especiales dificultades que deriven de una carencia de regulación en esta materia pudiendo resolverse los problemas que surjan mediante condiciones generales aprobadas por la Administración».

Razonamientos todos ellos que, por decirlo lisa y llanamente, carecen del mínimo fundamento. Examinémoslos con un mínimo detenimiento:

1. En cuanto a que la regulación del transporte terrestre de personas afectaría al transporte en taxi, al transporte escolar, a servicios regulares en autobús, tanto urbanos como interurbanos, a excursiones, al transporte sanitario en ambulancia, etc., tanto por ferrocarril como por carretera y que «la situación en que se encuentran los viajeros en estos transportes —continúa la argumentación— es completamente diferente, así como los medios de que puede disponer el transportista en cada caso». Todo esto —concluye— hace especialmente dificultoso el mero intento de establecer reglas comunes para los transportes terrestres de viajeros.

Efectivamente es cierto que existe una gran variedad de modalidades de transportes de personas por carretera, pero en todos ellos existe un contrato entre una empresa de transporte y una persona por el cual la primera se obliga a trasladar a la segunda de un lugar a otro sin que sufra daño en su persona o en su equipaje, si lo hubiere. Las especialidades de estas modalidades donde tienen trascendencia es en el régimen jurídico público o de ordenación de los transportes, es decir, en la LOTT y, sobre todo en su Reglamento, norma que regula con detenimiento cada una de estas modalidades (arts. 123 y ss.). La lectura del art. 66.2 de la LOTT nos disipa cualquier duda al respecto: «Son transportes especiales, aquellos en los que por razón de su peligrosidad, urgencia, incompatibilidad con otro tipo de transporte, repercusión social, u otras causas similares están sometidos a normas administrativas especiales».

En conclusión, la pluralidad de modalidades de transporte existentes no impide la existencia de una regulación general del contrato de transportes terrestre de viajeros.

2. Por lo que se refiere a la existencia de normativa de la Unión Europea directamente aplicable en esta materia —los Reglamentos (CE) núms. 1371/2007 y 181/2011, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los derechos de los

viajeros— la misma tampoco supone obstáculo alguno a la regulación en nuestro Derecho del contrato de transporte terrestre de personas. Por lo que se refiere al transporte por ferrocarril, porque el Reglamento UE, a pesar de que extiende a los viajeros nacionales el sistema existente en el Derecho unificado internacional —las Reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional de viajeros y equipajes por ferrocarril (CIV) del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF)— no contiene una regulación completa del contrato. Y por lo que afecta al transporte por autocar y autobús, porque —a diferencia del anteriormente citado— el Reglamento UE no incorpora un sistema más o menos amplio de normas de Derecho unificado internacional que regulen esta modalidad de transporte, sino que a la hora de determinar el Derecho nacional aplicable se remite al Reglamento (CE) núm. 864/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de julio, relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales («Roma II»), y al Reglamento (CE) núm. 593/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales («Roma I»).

Así se desprende del art. 7 del Reglamento que, en punto a la obligación que pesa sobre el transportista de indemnizar y prestar asistencia al viajero en caso de accidente, dispone que «los viajeros, *de conformidad con el Derecho nacional vigente*, tendrán derecho a una indemnización por fallecimiento, que comprenderá unos gastos funerarios razonables, o lesiones personales, así como por la pérdida o daño del equipaje, debidos a accidentes resultantes del uso del autobús o autocar». Precepto que, a la hora de ser aplicado en nuestro país, planteará el problema de saber qué Derecho es al que se remite la norma comunitaria.

Por tanto, tampoco la existencia de los Reglamentos de la UE supone impedimento alguno para la existencia de una regulación del contrato de transporte terrestre de viajeros. Y si ello es así, tampoco es admisible el argumento de que «la Comisión Europea se está planteando una revisión de los citados Reglamentos». Sobre todo si se tiene en cuenta que los Reglamentos de la UE en materia de derechos de los viajeros, con independencia de cuál sea la vía elegida para el transporte, están —por la propia naturaleza de la materia regulada— sometidos a revisión en función de los informes sobre su aplicación que bien la Comisión (en los transportes por ferrocarril), bien los organismos de aplicación (en los transportes por autocar y autobús) publicarán periódicamente (cfr. arts. 36 y 29 de los respectivos Reglamentos).

3. Por último, el Ministerio se opuso a la regulación en el Código del contrato de transporte terrestre de personas argumentando que «en la práctica tampoco han surgido especiales dificultades que deriven de una carencia de regulación en esta materia pudiendo resolverse los problemas que surjan mediante condiciones generales aprobadas por la Administración». Con respecto a este argumento habría que señalar lo siguiente:

a) Que, aunque la expresión «especiales dificultades» se presta a importantes dudas en cuanto a su alcance, es lo cierto que tanto las Juntas Arbitrales de Transporte como las Juntas Arbitrales de Consumo reciben reclamaciones sobre

esta materia; sin perjuicio de las que lleguen directamente a los órganos jurisdiccionales por no ser susceptibles de arbitraje.

b) Y —lo que es más importante— que no obstante lo previsto en el art. 13 del Reglamento de la LOTT («el Ministerio [...] podrá establecer contratos-tipo o condiciones generales de contratación para las distintas clases de transporte terrestre [...] en los que se determinarán los derechos y obligaciones recíprocas de las partes y las demás reglas concretas de cumplimiento de los contratos singulares») y el tiempo transcurrido desde su entrada en vigor, continúan sin ser aprobados. Condiciones generales que, de acuerdo con el núm. 3 del citado precepto, «se aplicarán con carácter imperativo, pudiendo, no obstante, incluirse cláusulas anexas a dichos contratos-tipo que se apliquen únicamente con carácter subsidiario o supletorio a los que pacten las partes». Sin perjuicio de que las empresas de transporte puedan «ofrecer a los usuarios condiciones más favorables a las establecidas en los contratos-tipo, teniendo en este caso, estas últimas, el carácter de condiciones mínimas». Contratos-tipo o condiciones generales de contratación, por último, que deberán estar expuestos al público en los locales en los que las Empresas de transporte realicen la contratación del transporte o expidan los correspondientes billetes.

*Primera conclusión:* no es preciso profundizar más, baste con señalar que los transportes de personas por vía terrestre (tanto por carretera como por ferrocarril), siguen careciendo de regulación (jurídica privada) en nuestro Derecho interno y que dicha ausencia de regulación no encuentra justificación alguna.

### III. LOS REGLAMENTOS UE SOBRE DERECHOS DE LOS VIAJEROS

Como ya se ha ido adelantando, mientras en España se producía esta situación, en la Unión Europea se ha producido en los últimos años un fenómeno que, por su singularidad, merece ser destacado: mientras que con la entrada en vigor de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, de Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías (de aquí en adelante LCTTM) se suprimían los escasos preceptos contenidos en el Código de Comercio aplicables a dichos transportes (concretamente los arts. 349 y 352), por otra, al poco tiempo entraban en vigor los Reglamentos comunitarios sobre los derechos de los viajeros de ferrocarril y de autobús y autocar. Con lo que, la desidia del legislador español a la hora de regular un contrato de tanta importancia como el que nos ocupa, se ha visto (en cierta medida) enmendada por la preocupación de las instancias comunitarias por el mismo; bien es cierto que más preocupadas por la dimensión «protectora de los derechos de los usuarios» (el Reglamento se dicta sobre la base del art. 91.1 del TFUE) que por la reguladora propiamente dicha del contenido contractual del instituto jurídico del transporte.

Efectivamente, en contraste con lo que sucede en Derecho español, la Unión Europea, desde hace diez años, viene llevando a cabo una intensa labor en materia de derechos de los viajeros que ha plasmado en la adopción de los siguientes seis Reglamentos comunitarios: