

JESÚS DE PAZ MARTÍN

**LA RESPONSABILIDAD
EN EL TRANSPORTE AÉREO
INTERNACIONAL**

De Varsovia (1929) a Montreal (1999)

Prólogo de
José Carlos Fernández Rozas

UNIVERSIDAD DE CASTILLA-LA MANCHA
AEROPUERTO "DON QUIJOTE"
MARCIAL PONS, EDICIONES JURÍDICAS Y SOCIALES, S. A.
MADRID 2006 BARCELONA

ÍNDICE

	<u>Pág.</u>
PRÓLOGO	9
NOTA DEL AUTOR	17
ABREVIATURAS	19
INTRODUCCIÓN	23

CAPÍTULO PRIMERO

TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL: REGULACIÓN, CONDICIONANTES Y PRINCIPIOS FUNDAMENTALES DE LOS RÉGIMENES DE RESPONSABILIDAD

I. LA REGULACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL: PRINCIPALES CONDICIONANTES	31
1. Dimensión internacional del transporte aéreo y autonomía del Dere- cho aeronáutico internacional privado	31
2. Especial naturaleza del medio aéreo: riesgos aeronáuticos	38
3. Factores ajenos a la contratación que condicionan la regulación del transporte aéreo internacional	43
A) El sector de la aviación comercial, las economías estatales y el Estado social	44
B) La Soberanía estatal y su proyección sobre el transporte aéreo ...	46
C) Transporte aéreo comunitario: liberalización del sector	51
D) Seguridad en la aviación comercial en el marco de la seguridad global de los Estados: el 11 de septiembre de 2001	55
4. Factores vinculados con la contratación que condicionan la regulación del transporte aéreo internacional	56
A) Tutela de los derechos de los usuarios y protección de los inte- reses económicos de las compañías aéreas.....	57

	<u>Pág.</u>
B) La aeronave y el comandante como elementos distintivos.....	58
C) Tensión entre regulación y autorregulación.....	60
D) Cobertura de los riesgos derivados de la actividad aérea: seguros aeronáuticos	61
II. RESPONSABILIDAD Y REGÍMENES NORMATIVOS.....	67
1. Derecho aeronáutico internacional privado y métodos de regulación..	67
2. Régimen convencional: del Sistema Varsovia al Sistema Montreal.....	71
A) Génesis y evolución del Sistema Varsovia: el Convenio de Varsovia de 1929.....	71
B) Causas internas de la crisis definitiva del Sistema Varsovia: compartimentación del Sistema.....	76
C) Resultado de la subsistente crisis: el Convenio de Montreal de 1999	79
3. Incidencia de la autorregulación en la conformación del Sistema: iniciativas privadas y acuerdos entre Estados y compañías aéreas.....	82
4. Régimen comunitario	87
A) Evolución normativa	87
B) Compatibilidad-incompatibilidad de las normas comunitarias con el régimen convencional.....	92
5. Régimen interno: carácter residual e imperatividad de las reglas de la Ley de Navegación Aérea	99
6. Cuestiones y supuestos no regulados en los regímenes de Derecho uniforme	112
A) Ley aplicable a las cuestiones no reguladas por las normas materiales: conflictualismo <i>versus</i> <i>legefórismo</i>	112
B) Resolución de los supuestos de responsabilidad del transportista aéreo internacional no regulados en los regímenes sustantivos ...	116
7. Conclusión: El «sistema» de Derecho aeronáutico internacional privado español, un mosaico normativo.....	122
III. RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA AÉREO EN EL DERECHO UNIFORME CONVENCIONAL: PRINCIPIOS ESENCIALES DE LA REGULACIÓN MATERIAL	125
1. Principio de unidad de la culpa civil y su consideración en el Derecho uniforme convencional.....	125
A) Yuxtaposición de la responsabilidad contractual y extracontractual en la jurisprudencia española.....	126
B) Proyección de la teoría de la unidad de la culpa civil en el Derecho uniforme: criterio de justicia material <i>versus</i> principio de legalidad	130
2. Configuración de la responsabilidad como factor determinante en la dinamización de la aviación comercial: entre la objetivación y los límites indemnizatorios	137

	<u>Pág.</u>
A) El principio de responsabilidad objetiva en el transporte aéreo: el riesgo específico	137
B) El principio de responsabilidad limitada: límites indemnizatorios legales	146

CAPÍTULO SEGUNDO

RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS

I. FUNDAMENTOS E INSTRUMENTOS NORMATIVOS APLICABLES..	161
1. Aproximación general a los supuestos legales de responsabilidad del transportista y regímenes jurídicos sustantivos aplicables: delimitación	161
A) Contrato de transporte aéreo internacional de mercancías y supuestos legales de responsabilidad del transportista	161
B) Ámbito de aplicación de los Convenios internacionales de Derecho uniforme	167
2. Otras obligaciones legales que concretan el régimen de responsabilidad del transportista	175
A) Obligaciones del transportista contractual.....	177
B) Obligaciones del expedidor	190
C) Obligaciones del destinatario	197
3. Cuestiones comunes a los diferentes supuestos legales de responsabilidad en el transporte aéreo internacional de mercancías.....	198
A) Cuestiones vinculadas con la ejecución del transporte.....	199
B) Otras cuestiones.....	217
II. SUPUESTOS LEGALES DE RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS	222
1. Aspectos generales	222
2. Período de responsabilidad.....	224
A) Deber de custodia y período de responsabilidad	224
B) Condicionantes fácticos y jurídicos que matizan la regla general	227
3. De la responsabilidad subjetiva con inversión de la carga de la prueba a la responsabilidad cuasi objetiva: causas de exoneración.....	234
4. Indemnización y límites legales	241
A) Declaración de interés, su forma y límites indemnizatorios legales.....	241
B) Dolo y culpa grave: de causa de ineficacia del límite indemnizatorio legal en el Convenio de Varsovia de 1929 a la ausencia de su consideración en el Convenio de Montreal de 1999	249
C) Fraccionamiento de la carga y límite indemnizatorio legal	261

	<u>Pág.</u>
5. Especificidades de la responsabilidad por retraso en la entrega de la mercancía.....	263
6. Acción de responsabilidad	266
A) La protesta	266
B) Caducidad de las acciones	270
III. SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS.....	273
1. Normas especiales de competencia judicial internacional.....	273
2. Normas especiales de arbitraje comercial internacional.....	281

CAPÍTULO TERCERO

RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE PERSONAS

I. FUNDAMENTOS E INSTRUMENTOS NORMATIVOS APLICABLES..	285
1. Aproximación general a los supuestos legales de responsabilidad del transportista y diversidad de regímenes jurídicos sustantivos aplicables: delimitación	285
A) Contrato de transporte aéreo internacional de personas y supuestos legales de responsabilidad del transportista.....	285
B) Ámbitos de aplicación de los distintos instrumentos normativos aplicables	289
2. Otras obligaciones legales que concretan el régimen de responsabilidad del transportista	297
A) Obligaciones del transportista	297
B) Obligaciones del pasajero.....	303
3. Cuestiones comunes a los diferentes supuestos de responsabilidad en el transporte aéreo internacional de personas	304
II. RESPONSABILIDAD POR RETRASO EN EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE PASAJEROS	315
1. Consideraciones generales: claves de un análisis	315
2. Criterios de imputación y causas de exoneración.....	324
3. Cláusulas tipo de exoneración de responsabilidad y aplicación de normas imperativas: la protección del usuario.....	339
4. Aplicación de los límites legales indemnizatorios: los daños morales.	344
5. Concurrencia de dolo o culpa equiparable e inaplicación de los límites indemnizatorios.....	353
6. Demora en el vuelo: incumplimiento esencial y resolución de contrato..	357
7. Régimen comunitario especial de los «grandes retrasos».....	361
III. RESPONSABILIDAD POR DEMORA EN LA ENTREGA, PÉRDIDA O DAÑOS EN EL EQUIPAJE	365

	<u>Pág.</u>
1. Tratamiento normativo del equipaje en el transporte aéreo internacional de personas y sus diferencias con las mercancías	365
2. Límites indemnizatorios y daños morales: responsabilidad contractual <i>versus</i> responsabilidad extracontractual	370
3. El aviso de protesta y la solución transaccional	375
IV. RESPONSABILIDAD POR LESIONES O MUERTE.....	377
1. Tratamiento diferenciado de los daños físicos: del sistema de responsabilidad subjetiva con inversión de la carga de la prueba al <i>two-tier system</i>	377
2. Supuesto de hecho del supuesto legal de responsabilidad por lesiones o muerte: período de responsabilidad, accidente y daño	382
3. Actitud del transportista y de la persona lesionada: del Convenio de Varsovia de 1929 al Convenio de Montreal de 1999.....	387
A) La diligencia del transportista: de causa de exoneración total de responsabilidad a la ausencia de su consideración inicial	387
B) La negligencia del transportista: de causa de agravación —prueba positiva— a causa de exoneración parcial —prueba negativa—	391
C) La negligencia del pasajero como causa de exoneración parcial o absoluta.....	395
4. Régimen comunitario especial de responsabilidad por lesiones o muerte	396
V. RESPONSABILIDAD DERIVADA DEL INCUMPLIMIENTO ABSOLUTO DEL CONTRATO: DENEGACIÓN DE EMBARQUE Y CANCELACIÓN DE VUELOS	401
1. Causas específicas de los incumplimientos y su atención en sede legislativa	401
A) Políticas comerciales de las compañías aéreas y su particular incidencia en los supuestos de denegación de embarque	401
B) Marco normativo: ausencia de regulación en el régimen convencional.....	404
2. Supuestos de denegación de embarque y cancelación de vuelos «comunitarios»	408
A) Aceptación legal del incumplimiento contractual y lucha contra sus efectos: Reglamento (CEE) 295/91	408
B) Nueva regulación comunitaria: Reglamento (CE) 261/2004	411
VI. SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS: NORMAS ESPECIALES DE COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL.....	419
JURISPRUDENCIA	423
BIBLIOGRAFÍA.....	429

PRÓLOGO

1. Constituye el transporte aéreo una de las industrias más importantes del mundo; alrededor del 70 por 100 del mercado en el que interviene está integrado por el tráfico de pasajeros y el 28 por 100 por el de carga, mientras que el correo ocupa una proporción decreciente cercana al 2 por 100. Se trata de una modalidad de transporte, caracterizado por la internacionalidad, que se despliega en un marco de modernización y nuevas tendencias, en un régimen de competencia en el que se prioriza la prestación de servicios eficientes, en un contexto de desarrollo de economías de escala y en un afán de reducción de costos y tiempos. Esto ha propiciado una fuerte competencia entre las compañías aéreas de todo el mundo en el transporte de las cargas y pasajeros que genera el comercio exterior y el turismo, respectivamente. En tal sentido, la respuesta de un gobierno o una organización regional al proceso de modernización de su transporte aéreo y de sus operaciones aeroportuarias dependerá de la atención que le otorguen a propuestas tales como apertura del tráfico aéreo, armonización normativa, seguridad operacional, renovación de la flota aérea y definición de una política aéreo-comercial, entre otras. La principal ventaja del transporte aéreo es la rapidez, sobre todo en las largas distancias, ya que en las cortas y medias, debido a las restricciones técnicas y administrativas, puede resultar menos eficiente que otros procedimientos. La rapidez es importante tanto para las mercancías perecederas como para las mercancías de alto valor y las necesitadas con premura, para las cuales el factor «coste» es secundario. La eventualidad de realizar transportes entre Estados muy alejados, con una duración muy inferior a los realizados a través de otros medios, ha sido determinante para el progreso de la industria aeronáutica. Esto, a su vez, provoca que los contratos de transporte aéreo incorporen una serie de elementos que conlleven una internacionalidad cualificada e intrínseca: lugar de ori-

gen, lugar de destino, nacionalidad del porteador, lugar de celebración, lugares sobrevolados, nacionalidad de la aeronave... A esta ventaja se añadía, antes de los acontecimientos del 11 de setiembre, la agilidad administrativa, como consecuencia de su mayor rapidez y necesidad de que no existiesen demoras en el proceso administrativo: parece aquí oportuno recordar la socorrida frase de muchas tesis doctorales de «lejanos ya los tiempos...».

Todo ello redundaba en un menor coste, pues las mercancías perecederas con un transporte rápido tienen una vida comercial más amplia, en las mercancías de alto valor, reduciendo los costes financieros, y en las mercancías de alta relación volumen/peso. A su lado, las limitaciones afectan de forma sustancial a las dimensiones de las mercaderías transportadas, tanto en tamaño como en peso, aunque cada vez son menores estas restricciones; y al costo elevado para aquellas mercancías de bajo valor añadido, tales como materias primas y productos semielaborados, muy dependientes del precio del transporte para su venta en otros mercados. La carga aérea se transporta tanto en aviones de pasaje y línea regular como en aviones destinados exclusivamente a la carga; de ahí que sea menester conocer con precisión el tipo y número de bultos que se pueden embarcar y las dimensiones de las puertas de acceso. En definitiva, el transporte de mercancías por vía aérea es rápido; no obstante, desde un punto de vista comparativo, resulta caro, por eso, cuando la rapidez es un requisito esencial, como en el caso de envío de flores o frutas, etc., merece la pena pagar un coste superior al del transporte marítimo.

2. *Los Estados no han permanecido impasibles ante las anteriores circunstancias y desde los comienzos de la navegación aérea se propusieron alcanzar soluciones técnicas y jurídicas comunes que resolviesen los efectos perjudiciales del particularismo. En el sector del transporte aéreo la liberalización ha puesto de manifiesto los beneficios que aporta la competencia a los consumidores en general. Pero la experiencia también ha mostrado que esta competencia es vulnerable a las prácticas restrictivas de la competencia de las compañías aéreas que se desarrollan con un sorprendente grado de permisividad por parte de las autoridades de control de los mercados. Para que la competencia y la competitividad aporten los máximos beneficios a los consumidores en este sector es necesario continuar reformando las normas reguladoras y hacer cumplir la legislación sobre la competencia.*

Al igual que los otros medios de transporte, el transporte aéreo internacional ha sido objeto de un destacado fenómeno de unificación material; es precisamente la vocación internacional de este medio de transporte la que ha conducido a que los legisladores estatales tomaran conciencia de la necesidad de una regulación uniforme internacional que evitara la compartimentación de sistemas regu-

ladores del mismo y, por ende, que minimizara la inseguridad jurídica a la que se verían avocados los participantes en este tipo de relaciones jurídicas.

La principal fuente de regulación del transporte aéreo internacional, la Convención de Varsovia de 12 de octubre de 1929, no pudo aparecer en un momento más inoportuno. La fecha en que nació puede dar una idea aproximada de sus limitaciones, si bien, curiosamente, ha sido el instrumento fundamental en la unificación del sector hasta tiempos recientes. Aunque pronto se generalizó una tendencia hacia la revisión del sistema, hubo que esperar hasta la creación de la OACI para ponerlo en marcha. Es evidente, conviene insistir en ello, que el Convenio de Varsovia cumplió un importante papel en la unificación del Derecho del transporte aéreo internacional, como puso de relieve el extenso número de Estados que lo suscribieron; sin embargo esta unidad se puso en cuestión durante las negociaciones que precedieron al Protocolo de la Haya de 1955, quebrando definitivamente en la década de los años sesenta. La presente monografía que tengo el honor de prologar tiene el mérito de dar una completa visión de conjunto sobre ese tránsito. Jesús DE PAZ demuestra cómo la razón fundamental de la discrepancia fue el límite cuantitativo de la responsabilidad del porteador, suscitándose el debate en el seno de la OACI: mientras que ciertos Estados consideraban suficientes las cantidades fijadas para la indemnización, otro grupo, capitaneado por los EEUU, que llegó a denunciar el Convenio de Varsovia, estimaba lo contrario. Mas si éste es el principal factor que desencadenó de la crisis definitiva del sistema Varsovia no deben desdeñarse otros condicionantes intrínsecos que, aunque en menor medida, contribuyeron al replanteamiento de la cuestión por parte de los Estados y que, posteriormente, darían lugar a la aparición del Convenio de Montreal de 1999. Entre éstos merece una especial atención las divergencias surgidas por las incorporaciones materiales del instrumento convencional a los distintos ordenamientos nacionales, la disparidad de interpretaciones jurisprudenciales estatales, la no regulación de determinados aspectos estrechamente vinculados con los aspectos sí regulados y la ausencia de uniformidad en la conversión del franco oro que dio lugar a la existencia de distintos límites indemnizatorios. Mas junto a estos factores intrínsecos fueron propias carencias del originario sistema, pensado y válido si se quiere para un determinado momento histórico, las que provocaron su crisis, con independencia de que apareciesen otros factores externos, señaladamente, la elevación de los límites indemnizatorios. No fue casual en este contexto, como pone de relieve el presente libro, el importante proceso de autorregulación impulsado desde la IATA, a través de los Intercarrier Agreements on Passenger Liability, que supusieron la elevación de los límites indemnizatorios y la elaboración de condiciones generales de la contratación que posteriormente han ido adoptando por las compañías

aéreas como suyas con las especificidades propias de cada una de ellas, pero dando lugar a una uniformización de las mismas.

Una de las principales novedades introducidas por la Convención de Montreal de 1999 respecto del «sistema de Varsovia» al que reemplaza es la simplificación de los instrumentos de documentación del transporte aéreo, diferenciándose los documentos relativos al transporte de pasajeros y equipajes y los documentos que deben expedirse en relación con la carga. Jesús DE PAZ pone de relieve cómo su redacción se ha hecho con sumo cuidado para que pueda ser suscrita por el mayor número de Estados al establecer condiciones más onerosas para el porteador aéreo y más beneficiosas para los pasajeros; con ello se modernizan y consolidan, en un único instrumento jurídico, los diferentes acuerdos o protocolos del «sistema de Varsovia» con el propósito de constituir un régimen universal de responsabilidad que garantice una mejor protección del pasajero aéreo. Entre los Estados parte existe la convicción de consolidar y de restablecer la uniformidad en el sector. Naturalmente los puntos más innovadores atañen a las distintas modalidades de indemnización y a la presunción de falta por parte del transportista sin límite de responsabilidad, salvo si este último está en posibilidades de probar que no incurrió en ninguna negligencia o que los daños son el resultado de algún acto cometido por terceros. Otras disposiciones de la Convención de Montreal también resultan favorables para los pasajeros: pagos anticipados a las víctimas o a quienes los representen en caso de accidente, elevación del tope de indemnización en caso de retraso en el transporte de pasajeros, posibilidad para que el pasajero intente, en ciertas condiciones, emprender una acción judicial en el Estado en el que reside de manera habitual, implementación de un régimen de indemnización mejorado para los retrasos, los daños y las pérdidas relacionadas con el equipaje. Por otra parte, la Convención de Montreal armoniza y simplifica las reglas relacionadas con los documentos de transporte de pasajeros, de equipaje y flete. Cabe confiar en que el Convenio de Montreal sirva para actualizar un sistema de normas internacionales de setenta años de antigüedad, consolidándolas en un solo instrumento legal que logre un nivel adecuado de compensación a aquellas personas que se vean envueltas en accidentes aéreos.

3. La presente monografía evidencia la clara ruptura regional del Derecho comunitario europeo en lo que concierne al régimen indemnizatorio por denegación de embarque y por accidente. Del primer caso es ilustrativo el Reglamento (CEE) núm. 295/91, de 4 de febrero, por el que se establecen normas comunes relativas a un sistema de compensación por denegación de embarque en el transporte aéreo regular, que fija las normas mínimas comunes aplicables en los casos en que se deniegue el embarque en un vuelo regular con exceso de reserva a pasajeros que posean un billete válido y una reserva confirmada, con

salida de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro, independientemente del Estado en el que esté establecido el transportista aéreo, de la nacionalidad del pasajero y del lugar de destino. Su finalidad es establecer un régimen uniforme para evitar que las ventajas competitivas de las compañías aéreas no se produzcan de las diferencias entre las prestaciones conferidas a los pasajeros excluidos del embarque por overbooking y suplir una carencia de regulación expresa en la normativa uniforme. El segundo supuesto es contemplado por el Reglamento (CEE) núm. 2027/97, de 9 de octubre, sobre responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente, modificado por el Reglamento (CEE) núm. 889/2002, de 13 de mayo, de aplicación desde la entrada en vigor del Convenio de Montreal de 1999, que establece las obligaciones de las compañías aéreas de la Unión en relación con la responsabilidad con respecto a los pasajeros en caso de accidente por daños sufridos en caso de muerte, herida o cualquier otra lesión corporal sufrida por un pasajero, cuando el accidente que haya causado el perjuicio haya ocurrido a bordo de una aeronave o en el curso de cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque. La obligatoriedad del seguro comporta la obligación de las compañías aéreas comunitarias de estar cubiertas por un importe que le permita garantizar que todas las personas con derecho a una indemnización reciban la totalidad de la suma a la que puedan optar en virtud del Reglamento. Frente a lo previsto en el sistema de Varsovia, confiere carácter obligatorio a la indemnización prevista en el Acuerdo de la IATA respecto de las compañías aéreas que posean la correspondiente licencia de explotación concedida por un Estado miembro, que deben renunciar a interponer las causas de exención de responsabilidad previstas en el régimen general.

4. *La expansión del transporte aéreo no ha podido evitar el descontento sobre la calidad del servicio que prestan las compañías aéreas, a pesar de las numerosas medidas adoptadas a nivel comunitario (compensación por denegación de embarque, responsabilidad en caso de accidente, etc.). Jesús DE PAZ examina con detenimiento y precisión los diversos hechos generadores de la responsabilidad del transportista: la muerte y las heridas o lesiones corporales acaecidas como consecuencia de un accidente y el retraso en el transporte. Es bien sabido que las compañías de transporte aéreo suelen por lo general incluir en el contrato cláusulas en las que se exoneran de toda responsabilidad en la garantía de los enlaces, así como en el cumplimiento de los horarios...; por esto la redacción de un prólogo sobre responsabilidad en el transporte aéreo internacional coincidiendo con la puesta en marcha de la denominada terminal T-4 del Aeropuerto Madrid-Barajas da pie para explayarse acerca de las prácticas que las mencionadas compañías y por las dedicadas a la gestión de los aeropuertos que se han incrementando en contra de los legítimos derechos de los viajeros. Pero no*

es el momento de narrar el tránsito de la desconsideración del pasado a las fuertes sevicias del presente que cada vez se practican en mayor medida con los usuarios habituales del transporte. Afortunadamente también los jueces son perjudicados y por eso cabe apreciar en la jurisprudencia de algunos juzgados un especial enseñamiento contra las compañías aéreas que el lector atento podrá comprobar de la lectura de la presente monografía.

Ante el tradicional desconocimiento de los pasajeros de sus derechos se han realizado en los últimos tiempos, señaladamente en la Unión Europea, una serie de campañas de sensibilización que están comenzando a dar los primeros frutos desde la perspectiva de la defensa de los consumidores. Ello ha obligado a las compañías aéreas y a los aeropuertos a evitar una legislación excesiva, que podría limitar el ámbito de la competencia o perjudicar a la cooperación entre compañías aéreas y a preferir las soluciones negociadas con carácter voluntario. Se trata de hallar un equilibrio entre la seguridad jurídica que ha de proporcionarse a los pasajeros y a las compañías aéreas y la ampliación de los derechos de los aquéllos, que deben tener acceso a una información exacta y actualizada sobre las prestaciones de las compañías aéreas para poder elegir con conocimiento de causa. Los trámites dados a sus reclamaciones suele dar lugar a decepción y frustración, así como las dificultades halladas a la hora de resolver los litigios. Estos dos puntos requieren una respuesta política. Además, la representación de los intereses de los pasajeros suele ser débil frente a compañías aéreas con mucha influencia.

5. Éste es el contexto en que se sitúa la presente monografía. La responsabilidad civil en el transporte aéreo se define como la respuesta inmediata a un hecho que afecta desfavorablemente tanto a las personas involucradas en el transporte aéreo (responsabilidad contractual) como a personas ajenas al mismo (responsabilidad extracontractual). Su finalidad es reparar el daño causado, que en la mayoría de los casos no se tuvo la intención de realizar o fue consecuencia de un acontecimiento no predecible, que obliga al transportista a indemnizar a la parte o las partes afectadas. En este sentido puede afirmarse que la responsabilidad civil en el transporte aéreo surge como consecuencia del incumplimiento o cumplimiento anormal del contrato, o por causas ajenas a las partes (accidente fortuito, fenómenos meteorológicos, daños en el equipo o instrumentos de la aeronave) de las que se derivan daños y perjuicios para una de las partes en el contrato de transporte.

Si la tradicional distinción entre responsabilidad contractual y responsabilidad extra-contractual lleva aparejados problemas de delimitación, en el transporte aéreo, debido al deber de custodia que se inserta en el contrato que le sirve de sustento, dichos problemas se

acrecientan, ya que su incumplimiento, y por tanto el padecimiento de algún daño, puede encuadrarse entre los incumplimientos contractuales que dan lugar a responsabilidad contractual o entre los incumplimientos del deber general, no convencional, de no causar daño. El presente trabajo de Jesús DE PAZ pone de relieve, a través de una riqueza de materiales poco común, cómo la jurisprudencia tiende a difuminar la línea divisoria entre la responsabilidad contractual y la extracontractual, pivotando sobre la interesada ausencia de concreción del sistema de responsabilidad aplicado. Dicho interés reside, para el autor, en la plasmación de la equidad en las soluciones planteadas y en el favorecimiento de la víctima, aunque esto suponga (de ahí el interés) un alejamiento del principio de legalidad y, como consecuencia de esto, una considerable falta de seguridad jurídica. Para conseguir dicha difuminación, la jurisprudencia española se sirve de diversos mecanismos. En primer lugar la acogida del principio de unidad de culpa civil. Este principio lleva aparejado el derecho de opción entre las acciones contractual y extracontractual; mas semejante tipo de mecanismos se enfrenta con problemas de justificación jurídico procesal. Pues bien, los pronunciamientos (que son mayoría) jurisprudenciales que recogen este principio buscan su sustento jurídico procesal en el principio iura novit curia y en la integración de la causa petendi por los hechos aportados como fundamentales por el demandante, no por las alegaciones o fundamentos jurídicos esgrimidos por las partes.

Sentado lo anterior, el libro también demuestra cómo la jurisprudencia española en esta materia se caracteriza por una ausencia de atención al carácter internacional de la relación jurídica que da lugar al litigio; es decir, por incurrir en el fenómeno de la deslocalización. Y, en línea con esa habitual práctica, la jurisprudencia española también se caracteriza por hacer uso de la que se puede denominar técnica interpretativa del «a mayor abundamiento», consistente en que, ante la coincidencia o apariencia de ésta de una determinada norma convencional y otra autónoma, desechar la necesidad de delimitar sus respectivos ámbitos de aplicación, practicando un empleo cumulativo de ambas normas. Todo esto hay que entenderlo en el marco de un Derecho aéreo caracterizado especialmente por la impronta del denominado Derecho uniforme.

6. *La presente monografía constituye una versión reformada de la tesis que, dirigida por quien redacta estas líneas, defendió su autor en la Facultad de Ciencias Sociales de Ciudad Real de la Universidad de Castilla-La Mancha, a pocos kilómetros donde vino al mundo otro manchego ius internacionalista ilustre siempre recordado por quienes le conocieron. El tribunal, que otorgó a la tesis la calificación de sobresaliente cum laude por unanimidad, fue presidido por la profesora Nuria BOUZA VIDAL, de la Universidad Pompeu Fabra de Barcelona,*

una de las precursoras en los estudios sobre responsabilidad civil en el Derecho internacional privado español, formando parte del mismo el profesor Sixto SÁNCHEZ LORENZO, de la Universidad de Granada, y los antiguos catedráticos de Castilla-La Mancha, Carlos A. ESPLUGUES MOTA, ahora en la Universidad de Valencia, y Francisco GARCIMARTÍN ALFÉREZ, titular de la Cátedra en la Universidad Rey Juan Carlos de Madrid. La secretaría del Tribunal corrió a cargo de Victoria CUARTERO RUBIO, responsable desde hace muchos años de las enseñanzas de Derecho internacional privado en la región castellano-manchega. Una región que puede contar muy pronto con un aeropuerto internacional si determinadas previsiones que están en marcha se cumplen en el futuro. Una alternativa a Madrid-Barajas que cuenta con el AVE como apoyo fundamental. Si esto es así, Jesús DE PAZ podrá poner en la práctica los conocimientos que ha adquirido a lo largo de su investigación doctoral. Confiemos para entonces en la atemperación de la voracidad de las compañías aéreas y en la mejora de la gestión de los servicios aeroportuarios.

Majanicho, 2 de junio de 2006

José Carlos FERNÁNDEZ ROZAS
Catedrático de Derecho internacional privado
de la Universidad Complutense de Madrid

NOTA DEL AUTOR

Esta obra trae causa de la tesis doctoral que, con el mismo título y dirigida por el Prof. Dr. D. José Carlos FERNÁNDEZ ROZAS, defendí el 20 de diciembre de 2004 en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de Ciudad Real (Universidad de Castilla-La Mancha). El Tribunal que juzgó la tesis y que tuvo a bien otorgarla la máxima calificación estaba constituido por los profesores Nuria BOUZA VIDAL, Carlos ESPLUGUES MOTA, Sixto SÁNCHEZ LORENZO, Francisco José GARCIMARTÍN ALFÉREZ y M.^a Victoria CUARTERO RUBIO; a todos ellos les agradezco enormemente las observaciones realizadas, que han servido para enriquecer lo que en aquel momento defendí.

Por otro lado, quiero mostrar todo mi agradecimiento a mi Director —Dr. D. José Carlos FERNÁNDEZ ROZAS—, sin cuya inestimable contribución no hubiera sido posible el inicio, la elaboración, finalización y defensa de mi tesis doctoral; su magisterio me ha servido para valorarle como maestro y como persona.

Igualmente, sería injusto si no nombrara en términos de agradecimiento a alguna de las personas que, durante estos primeros años de docencia e investigación universitaria desarrollados fundamentalmente en la Universidad de Castilla-La Mancha, me han brindado su apoyo: Victoria CUARTERO RUBIO, Carlos ESPLUGUES MOTA, Francisco José GARCIMARTÍN ALFÉREZ, Luis ARROYO ZAPATERO, Antonio BAYLOS GRAU, Miguel Ángel COLLADO YURRITA, Luis ARROYO JIMÉNEZ, Miguel BELTRÁN DE FELIPE y, de manera muy especial, a Iván TRUJILLO Díez. Tampoco quiero olvidarme de mis compañeros y amigos del área de Derecho internacional privado de la Universidad de Castilla-La Mancha, de la Universidad de Valencia, de la Universidad Cardenal Herrera-Oria y de la Universidad Complutense de Madrid.

De la misma manera, atendiendo al privilegio que, para un jurista, resulta que se publique su obra, considero más que necesario agradecer a la Editorial Marcial Pons y a su Consejo Editorial la edición de este trabajo; en particular a Mariano BACIGALUPO SAGGESE. En línea con esto último, también quiero mostrar mi agradecimiento a la Universidad de Castilla-La Mancha (personalizado en su Rector Magnífico D. Ernesto MARTÍNEZ ATAZ) y al Aeropuerto de Ciudad Real por la cofinanciación de la edición de esta obra.

Por último, quiero subrayar que el trabajo de estos años no hubiera sido posible sin la ayuda, la comprensión y el continuo estímulo de mi familia, mis amigos y de Nuria; a éstos les dedico el fruto de aquéllos.

INTRODUCCIÓN

1. El inicio de la navegación aérea supuso uno de los mayores avances para la humanidad. Tras los primeros intentos fallidos de que el hombre surcara el espacio aéreo, entre el final del siglo XIX y el principio del siglo XX, la industria aeronáutica realizó suficientes progresos como para que se comenzara a explotar comercialmente la navegación aérea. Si los retos a los que se enfrentaban los primeros empresarios de la navegación aérea comercial eran difíciles, el desafío normativo al que se enfrentaban los legisladores de la época no lo era menos. De la misma manera, tanto la jurisprudencia, como la doctrina científica, debían hacer frente a los nuevos problemas que planteaba una nueva realidad consistente en la utilización del espacio aéreo para la realización de traslados de mercancías y personas entre lugares muy distantes. Rápidamente se puso de manifiesto que esa nueva realidad jurídica y fáctica exigía una singular normativa. La regulación de esa nueva realidad exigía una normativa específica que no podía prescindir de la atención a los específicos factores que concurrían en la navegación aeronáutica de los principios del siglo pasado y que, aunque en diferente medida, concurren aún en la actualidad. Esa concepción dio lugar al nacimiento de un nuevo sector del ordenamiento jurídico: el «Derecho aéreo». Pues bien, con independencia de la importancia que adquiere la regulación de los aspectos públicos de la navegación aérea y que se pondrá de manifiesto a lo largo de este estudio, el objeto del mismo se centra en las normas de Derecho privado sobre responsabilidad del transportista que conforman el subsector del Derecho aéreo denominado «Derecho aeronáutico internacional privado». La principal cuestión jurídica que subyace a la navegación aérea, más concretamente al transporte aéreo y a los contratos sobre los que se articula, es la responsabilidad del transportista aéreo. En el ámbito de la responsabilidad civil se planteó la necesidad de solucionar una cuestión previa a la regulación

de la misma: extensión de los principios y reglas generales que regían la responsabilidad civil o aplicación analógica de los principios y reglas especiales que regían la responsabilidad de otros transportes como el marítimo (con lo cual no hubiera sido necesaria una regulación específica) *versus* creación *ex novo* de reglas basadas en principios específicos. La concurrencia de factores específicos tales como los riesgos aeronáuticos provocaron que, entre la conciencia de los distintos legisladores estatales, se apreciara la necesidad de crear normas especiales que se acomodaran en mayor medida a los intereses jurídicos y económicos en presencia.

2. En la primera parte del estudio se determinan cuáles han sido los factores o condicionantes que ocultan los mencionados intereses y cómo se han proyectado sobre la regulación del transporte aéreo, en general, y de la responsabilidad del transportista que explota comercialmente el medio aeronáutico, en particular. Lógicamente, dicha proyección ha mediatizado las soluciones otorgadas, tanto desde un punto de vista formal, como desde un punto de vista material. Así, en el primer capítulo, al margen de realizar una aproximación histórica al fenómeno de la navegación aérea, destacando su rápida evolución, se estudian cuáles son los principales factores que condicionan y, en cierta medida, predeterminan la sede normativa, la técnica legislativa, las soluciones materiales y, por último, algunos de los criterios interpretativos de las reglas de responsabilidad que integran los instrumentos normativos de Derecho aeronáutico internacional privado. En esta aproximación general destaca la que puede calificarse como «*cuasi* intrínseca internacionalidad del transporte aéreo». La internacionalidad del transporte aéreo no se refiere únicamente a la realidad jurídica a la que hace referencia el transporte aéreo, sino que también es una nota esencial en la regulación de dicha realidad, en la sede organizativa y normativa sobre la que se sustenta dicha regulación y en la interpretación de las reglas que conforman el sistema de responsabilidad del transportista aéreo internacional (incluso de las de origen interno).

Una vez fijadas las bases sobre las que se han asentado los distintos legisladores, sobre las que debe girar la interpretación judicial de estas últimas y sobre las que debe fundamentarse cualquier aproximación doctrinal, se delimitan los instrumentos normativos que conforman el sistema de Derecho aeronáutico internacional privado español, destacando la importancia de los Convenios internacionales de Derecho material uniforme. Durante siete décadas, el paradigma de esos instrumentos normativos ha sido el Convenio de Varsovia de 1929. Paralelamente al sistema normativo internacional al que dio lugar el citado Convenio («Sistema de Varsovia»), se han sucedido distintos fenómenos normativos que han incidido positiva y negativamente en la evolución de aquél y que han conformado, finalmente, un complejo panorama

ma jurídico y normativo. Entre éstos, aparecen la autorregulación y la regionalización del Derecho. La evolución del Sistema de Varsovia, afectada por la aparición de diversos fenómenos normativos, por el desarrollo y crecimiento de la aviación comercial y por las modificaciones cuantitativas y cualitativas de los factores que, en 1929, condicionaban la regulación de la responsabilidad del transportista aéreo, ha conducido al Convenio de Montreal de 1999.

La responsabilidad del transportista, como ya se ha señalado, se erige en la principal cuestión jurídica dentro del Derecho aeronáutico internacional privado y en el objeto de este estudio. De ahí que sea necesario realizar un análisis de los criterios en los que se ha basado el legislador para establecer un sistema diferenciado de responsabilidad del transportista aéreo y los principios y reglas básicas que presiden el mismo. Esto adquiere un especial interés, máxime cuando las respuestas a los supuestos legales de responsabilidad insertados en los instrumentos normativos de Derecho aeronáutico internacional privado están sometidas a una serie de reglas previas. Así, se analiza el «aparente» problema que plantea la configuración jurisprudencial de la responsabilidad civil dentro del ordenamiento jurídico español (unidad de la culpa civil y consiguiente yuxtaposición de la responsabilidad contractual y de la responsabilidad extracontractual) y la solución que, desde los Convenios internacionales de Derecho uniforme, se ha planteado (tratamiento unitario, con independencia de la naturaleza atribuida a la responsabilidad del transportista). De esta manera, se sientan las bases para la comprensión del régimen de responsabilidad que establecen los Convenios internacionales de referencia para el análisis (Varsovia, 1929 y Montreal, 1999) y podrá apreciarse la razón por la que se adjetivaba como «aparente» al problema que suscita la configuración jurisprudencial señalada. Esto último no significa que, a efectos de resolver los supuestos de responsabilidad no regulados en los Convenios internacionales de Derecho uniforme y en términos de Derecho internacional privado conflictual, no resulte de interés la determinación de la naturaleza de la responsabilidad del transportista.

Los criterios básicos que determinan finalmente el contenido material de las normas que conforman el «Sistema Varsovia» y el Convenio de Montreal son dos: uno jurídico-social y otro esencialmente económico. El criterio jurídico-social aparece vinculado con la creación de riesgos y la asunción de los mismos por el que los crea y conlleva el desplazamiento de la culpa como criterio de imputación. El criterio esencialmente económico radica en los intereses que rodean a la navegación aérea comercial y deriva en la limitación cuantitativa de la responsabilidad del transportista. En términos generales, estos criterios, que pueden considerarse como enfrentados entre sí (el primero conlleva una inicial atribución de responsabilidad al transportista y el segundo

prescribe la distribución de las cargas económicas derivadas de los hechos que dan lugar a la misma) determinan sustancialmente el sistema de imputación de la responsabilidad. En definitiva, los específicos sistemas de responsabilidad establecidos tanto en el Convenio de Varsovia de 1929, como en el Convenio de Montreal de 1999, aunque difieran en determinados aspectos entre sí (aminorando los efectos de la plasmación de uno y elevando los del otro), están presididos por dos principios que desplazan a otros dos principios generales sobre los que se asienta el sistema de responsabilidad general: el principio de responsabilidad por riesgo u objetiva que desplaza, aunque como podrá comprobarse no en su totalidad, al principio de responsabilidad por culpa o subjetiva; y el principio de restitución parcial o limitada que desplaza al principio de restitución integral (con la excepción referida a los supuestos de lesiones o muerte del pasajero en el CM 1999).

3. El estudio de la responsabilidad en el transporte aéreo internacional de mercancías y de la responsabilidad en el transporte aéreo internacional de personas, respectivamente, se corresponde con los capítulos segundo y tercero. Antes de reseñar las cuestiones más importantes del contenido de dichos capítulos, resulta de interés la realización de algunas precisiones respecto del método de investigación. Éste se ha sustentado fundamentalmente en la realización de un análisis previo de la jurisprudencia española relativa a la responsabilidad civil, en general, y a la responsabilidad del transportista aéreo, en particular. Este análisis ha servido para, por un lado, detectar los principales problemas interpretativos que plantea la solución de los diversos supuestos legales de responsabilidad, y por otro, para individualizar el estudio de cada uno de esos supuestos, evitando así fórmulas genéricas que conllevaran la imposibilidad de especificar las concretas características de los mismos. Lo último (la evicción de fórmulas genéricas de análisis) está en consonancia con el progresivo abandono de un criterio de imputación-exoneración general aplicable a todos los supuestos legales de responsabilidad que se plasmó en el originario Convenio de Varsovia. Dicho criterio general ha sido sustituido en el Convenio de Montreal por distintos criterios especiales que responden a las características concretas de cada supuesto de responsabilidad que regula. Siguiendo con las precisiones respecto del método de investigación, durante la realización del estudio se constató que el régimen convencional de Derecho aeronáutico internacional privado estaba sufriendo un importante cambio. De hecho, el CM 1999 entró en vigor en España (28 de junio de 2004). Este Convenio culmina un largo proceso cuyo origen puede localizarse precisamente en el Convenio que viene a sustituir (el de Varsovia de 1929). Por lo tanto, el estudio está basado en: 1.º la aprehensión del nuevo Convenio de Montreal de 1999 como objeto principal; 2.º la fijación del originario Convenio de Varsovia de 1929 como elemento secundario, con el fin de realizar las comparaciones oportunas, señalan-

do las modificaciones que éste ha sufrido a lo largo de esos setenta años y que, en gran medida, han sido plasmadas finalmente en el Convenio de 1999, y 3.º la contemplación de la Ley de Navegación Aérea española como instrumento normativo de referencia, destacando sus diferencias y similitudes respecto de los Convenios de 1999 y de 1929.

4. En cuanto al transporte aéreo internacional de mercancías (capítulo segundo), los Convenios de 1929 y 1999 establecen los mismos supuestos legales de responsabilidad (destrucción, pérdida, avería y retraso en la entrega). En virtud de un orden lógico, antes de entrar en el análisis general de estos instrumentos normativos, se analiza la figura contractual que sirve de principal soporte a las relaciones de naturaleza jurídico-privada nacidas en el seno del Derecho aeronáutico internacional privado: el contrato de transporte aéreo de mercancías. Como se verá, la configuración jurídica del contrato de transporte aéreo tendrá una especial incidencia en la determinación de la responsabilidad del transportista aéreo. Posteriormente, se indican los supuestos legales de responsabilidad que se derivan de la ejecución de dicho contrato de transporte. La siguiente cuestión que se trata es la delimitación de los respectivos ámbitos de aplicación de los Convenios internacionales, cuyos criterios determinantes son estrictamente territoriales y están vinculados a los Estados Partes. Otro denominador común de los regímenes de responsabilidad de ambos Convenios se encuentra en la ausencia de una regulación específica del contrato de transporte aéreo de mercancías y de las obligaciones que de él se derivan. Esto no es óbice para que del contenido de dichos Convenios pueda inferirse un esquema de obligaciones de las partes que integran el contrato de transporte aéreo internacional de mercancías y que tienen transcendencia en una ulterior determinación de responsabilidades civiles. Por otro lado, las reglas sustantivas de responsabilidad se ven afectadas por determinadas cuestiones que afectan a la solución final de cada supuesto legal. Entre éstas se encuentran la participación de más de un transportista en la ejecución del contrato de transporte aéreo, la sucesión de contratos de transporte aéreo y la utilización de otro medio de transporte distinto al aéreo. Debido a la señalada afección del régimen sustantivo de responsabilidad, estas cuestiones serán objeto de un análisis previo al de los distintos supuestos legales de responsabilidad. En cuanto a las reglas que determinan los criterios de imputación y de exoneración de responsabilidad en el transporte aéreo internacional de mercancías, lo primero que debe destacarse es el tratamiento específico del supuesto de retraso en la entrega respecto de los otros supuestos de responsabilidad expresamente regulados en los textos convencionales de Derecho uniforme (destrucción, pérdida y avería). Como ya se ha anticipado, la individualización de los regímenes que aparece como nota característica del Convenio de Montreal de 1999 ha provocado la existencia de distintos sistemas de atribución y de exoneración de responsabilidad. Lógicamente,

a efectos de un tratamiento sistemático coherente con dicha individualización y también con la especial consideración de los plazos en el contrato de transporte aéreo, se dedica un apartado al análisis de las especificidades de la responsabilidad por retraso. Una de las cuestiones que, respecto de los supuestos legales de responsabilidad por destrucción, pérdida o avería de la mercancía, merecen ser destacadas a modo introductorio se refiere al carácter franqueable o infranqueable de los límites indemnizatorios establecidos. A lo largo del estudio, se podrá apreciar la diferente valoración legal de las actitudes dolosas o gravemente negligentes de los transportistas y sus efectos con relación a la evicción del principio de reparación parcial o limitada. Para finalizar las cuestiones más destacables referidas al transporte aéreo internacional de mercancías y su regulación a través del Derecho convencional uniforme, debe señalarse que la consideración de las específicas características del transporte aéreo internacional no ha servido únicamente para establecer normas materiales, sino que también ha dado lugar a la creación de normas especiales de competencia judicial internacional y de arbitraje comercial internacional.

5. El estudio de la responsabilidad del transportista en el transporte aéreo internacional de personas (capítulo tercero) plantea mayores problemas que el de mercancías. Este hecho radica fundamentalmente en dos cuestiones: 1.^a la diferencia en los intereses jurídicos que concurren en los supuestos legales de responsabilidad establecidos (lesiones y muerte de los pasajeros, retraso en la llegada del pasajero y demora en la entrega, pérdida o daños en el equipaje) —diferencia que se plasma en el establecimiento de distintos criterios de imputación y de exoneración de responsabilidad—; 2.^a la diversidad de instrumentos normativos que convergen en la regulación de un mismo supuesto de responsabilidad (de origen convencional y origen supranacional, sin olvidar la existencia de un régimen interno que, por distintos motivos, entre los que se encuentra la integración por remisión del sistema convencional en el sistema comunitario, ha adquirido un carácter residual). De ahí que, a pesar de que el objeto principal de estudio sea el régimen convencional, no pueda obviarse la existencia de determinadas normas comunitarias que resultan complementarias, supletorias o modificadoras del régimen convencional y se dediquen algunos apartados al análisis de las mismas. Entre los supuestos legales de responsabilidad en el transporte aéreo de personas destacan, por su evolución normativa, los de muerte o lesiones corporales y, por su habitualidad en el «normal» desarrollo de la aviación comercial, el retraso y la denegación de embarque o la cancelación de vuelos. En cuanto a la evolución de las normas convencionales relativas a los supuestos de muerte o lesiones corporales, se pondrá de manifiesto la especial incidencia que han tenido otras técnicas de regulación paralelas al «Sistema Varsovia», en particular, las de origen supranacional, y que se han visto finalmente plasmadas en el

Convenio de Montreal de 1999. Igualmente, será objeto de especial atención la «extensión» del nuevo régimen convencional mediante su incorporación unilateral en las normas comunitarias. Por lo que respecta a uno de los habituales supuestos de responsabilidad, el retraso en el transporte aéreo de pasajeros, puede anticiparse una construcción teórica apartada de la tradicional y basada en la especialidad de las consecuencias que se derivan de un retraso aéreo y en la inexistencia de relación causal directa entre retraso y responsabilidad del transportista. En cuanto a otros supuestos de responsabilidad habituales (denegación de embarque y cancelación de vuelo), es destacable la ausencia de regulación en los Convenios internacionales y la regulación parcial («primer tramo de responsabilidad») existente en la normativa comunitaria. Por esto, el estudio se aleja del régimen convencional y se adentra en la normativa supranacional que regula algunos aspectos relativos a esos supuestos de incumplimientos absolutos por parte de las compañías aéreas (derechos compensatorios mínimos y derechos asistenciales).