

# EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS: ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL Y DERECHO APLICABLE

AURORA HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ

*Profesora Contratada Doctora de Derecho Internacional Privado  
Universidad de Cantabria*

Recibido: 03.12.2010 / Aceptado: 17.12.2010

**Resumen:** Ciertamente es que el transporte aéreo internacional de pasajeros cuenta en la actualidad con un régimen legal uniforme, integrado tanto por normas de origen internacional como comunitario, destinado principalmente a incrementar la protección jurídica del pasajero. Ahora bien, un análisis detallado del ámbito de aplicación de tales textos normativos, principalmente, del Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999 así como del Reglamento (CE) 889/2002, de 13 de mayo de 2002 y del Reglamento (CE) nº 261/2004, de 11 de febrero de 2004, pone de manifiesto cómo determinadas cuestiones que giran en torno al contrato de pasaje, entre ellas, la determinación del Tribunal internacionalmente competente y del Derecho aplicable, quedan sujetas, por una incorrecta incorporación normativa, a las reglas generales contenidas en el Reglamento (CE) nº 44/2001, de 22 de diciembre de 2000 y en el Reglamento (CE) nº 593/2008, de 17 de junio de 2008 (Roma I). Y es precisamente, en este ámbito, donde se vislumbra la delicada posición jurídica en la que queda sumido el pasajero, que pese a ser la parte débil del contrato, es tratado como si actuara en pleno pie de igualdad respecto a su co-contratante: la compañía aérea. Situación esta que se ha intentado mitigar por parte del TJCE en su reciente Sentencia de 9 de julio de 2009, en el Asunto C-2004/2008, *Peter Redher c. Air Baltic Corporation* pero que deja abiertos muchos interrogantes y constatada una realidad: la «doble moral» de las instituciones comunitarias respecto a los pasajeros, considerados dignos de protección a través del Derecho material uniforme pero relegados a un segundo plano desde el prisma de las normas de competencia judicial internacional y de Derecho aplicable al contrato. En definitiva, una situación jurídica que sólo se explica, más en ningún caso se justifica, si se hacen prevalecer los fuertes e importantes intereses económicos en juego.

**Palabras clave:** transporte aéreo internacional, pasajeros, protección jurídica, Convenio de Montreal de 28 Mayo 1999, Reg. (CE) 889/2002, Reg. (CE) 261/2004, contrato de pasaje, competencia judicial internacional, Derecho aplicable, Reg. (CE) 44/2001, Reg. (CE) 593/2008, condiciones generales de la contratación, consumidores y usuarios.

**Abstract:** It is true that, the international carriage by air currently has a uniform legal system, composed of both international and EU standards, intended primarily to enhance the legal protection of the passenger. However, a detailed analysis of the scope of such legal texts, mainly from the Montreal Convention of 28 May 1999, Regulation (EC) 889/2002 of 13 May 2002 and Regulation (EC) No 261/2004 of 11 February 2004, shows how certain issues that revolve around the contract of carriage of passengers, including determining the jurisdiction and the law applicable to contractual obligations, are subject to general rules contained in Regulation (EC) No 44/2001 of 22 December 2000 and Regulation (EC) No 593/2008 of 17 June 2008 (Rome I). And it is precisely in this area, in which glimpses the delicate legal position which is engulfing the passenger, who despite being the weaker party to the contract, is treated fully equal with respect the carrier. A situation which has been trying to mitigate by the ECJ in its recent Judgment of July 9, 2009, in Case C-2004/2008, *Peter Redher v. Air Baltic Corporation* but leaves many questions unresolved and actually verifies a fact: the real position of the Community institutions in respect of passengers, considered worthy of protection through uniform material law but

relegated to second place from the perspective of the jurisdiction rules and the law applicable to the contract. In short, a legal situation that can only be explained, but in no case justify, by the strong and important economic interests at stake.

**Keywords:** international carriage by air, passengers, legal protection, Montreal Convention 1999, Reg. (EC) 889/2002, Reg. (EC) 261/2004, contract of carriage of passengers, jurisdiction, conflict of laws, Reg. (EC) 44/2001, Reg. (EC) 593/2008, general conditions of contract, consumers.

**Sumario:** I. Introducción. II. Regulación del transporte aéreo internacional de pasajeros y equipaje. 1. Regulación convencional: del «Sistema de Varsovia» al Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999. A) Ámbito de aplicación de las normas convencionales. B) Carácter imperativo de las normas convencionales: normas materiales relativamente imperativas. 2. Regulación comunitaria. 3. Legislación interna: Ley 41/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea. III. Tribunal internacionalmente competente. 1. El Convenio de Montreal. 2. Relación entre los foros establecidos en el CM y los previstos en el Reglamento (CE) 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000. 3. Reglamento (CE) 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil: algunas consideraciones críticas. a) Sumisión expresa (art. 23 Reg. (CE) 44/2001). b) Foro contractual (art. 5.1.b) Reg. (CE) 44/2001). 4. Sistema de producción interna: art. 22 LOPJ. IV. Determinación del Derecho aplicable al contrato de transporte aéreo internacional de pasajeros.

## I. Introducción

1. Recientemente el TJCE se ha pronunciado, en su sentencia de 9 de julio de 2009, sobre la determinación del Tribunal internacionalmente competente en un litigio relativo a una demanda de compensación formulada a raíz de la cancelación de un vuelo que el demandante había reservado con una compañía aérea, con domicilio en Letonia, para desplazarse de Munich (Alemania) a Vilnius (Lituania)<sup>1</sup>. El supuesto de hecho que origina dicho fallo puede resultar familiar a muchos usuarios de servicios de transporte aéreo, lo novedoso del mismo radica en aclarar ante que Tribunal puede interponerse una acción de este tipo y, ante todo, la normativa sobre la que fundamentar dicha competencia.

2. En las líneas que siguen no se tratará tanto de comentar la Sentencia antes aludida, aunque serán obligadas las referencias a la misma, sino más bien de analizar algunas de las cuestiones jurídicas que suscita la hipótesis de partida –demanda de compensación por cancelación de un vuelo intracomunitario–, desde el prisma del Derecho internacional privado, entre ellas: 1ª) si cabría ofrecer la misma solución a otro tipo de incumplimientos del contrato de transporte aéreo internacional como pérdida o deterioro de equipaje, accidente, información contenida en la documentación expedida por el transportista; 2ª) si se regula de la misma manera la determinación del Tribunal competente en los instrumentos internacionales existentes sobre esta materia y sobre todo si en ellos se ofrece similar protección al pasajero y; 3ª) cómo se determina el Derecho aplicable al contrato internacional de pasaje, extremo este de especial importancia teniendo en cuenta la concurrencia de normas internacionales y comunitarias sobre esta materia. En definitiva, se tratará con todo ello de constatar si la normativa existente logra alcanzar el objetivo común perseguido: proteger a la parte débil del contrato, el pasajero.

Para ello resultará necesario comenzar con una exposición aunque sea sucinta, del régimen material uniforme relativo al contrato de transporte aéreo internacional de pasajeros y equipaje, para

<sup>1</sup> STJCE 9 julio 2009, as. C-204/2008, *Peter Redher c. Air Baltic Corporation*, *Diario La Ley*, nº 7294, Sección La Sentencia del día, 30 Nov. 2009, versión *on line*. *Vid.* notas a esta Sentencia en: M. COMBET, «Indemnisation des passagers de transports aériens au sein de l'Union européenne: quelle loi? quel juge (à propos de l'arrêt Rehder du 9 juillet 2009)», *Revue Lamy Droit des Affaires* 2009, nº 42, pp. 67-70; P. JIMÉNEZ BLANCO, «La aplicación del foro contractual del Reglamento de Bruselas I a los contratos de transporte aéreo de pasajeros (Comentario a la STJCE, Asunto C-204/08: Peter Rehder c. Air Baltic Corporation)», *Diario La Ley*, nº 7294, Sección Doctrina, 30 Nov. 2009; Ref. D-369; S. LEIBLE, «Zuständiges Gericht für Entschädigungsansprüche von Flugpassagieren», *Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht*, 2009, pp. 571-573.

seguidamente pasar a analizar la determinación del Tribunal competente y el Derecho aplicable al contrato. Sólo así, y dada la concurrencia de normas de origen internacional y comunitario que regulan parcialmente determinados extremos del contrato, será posible concretar la normativa aplicable en cuanto a la jurisdicción competente y a la Ley aplicable.

## II. Regulación del transporte aéreo internacional de pasajeros y equipaje

3. El transporte aéreo de pasajeros se sustenta, desde el punto de vista jurídico, sobre la base de un contrato: el denominado contrato de pasaje. De forma general éste puede definirse como aquél en cuya virtud una empresa –el transportista o porteador– se compromete a trasladar de un lugar a otro al pasajero y a su equipaje por vía aérea a cambio de un precio conforme a las condiciones pactadas<sup>2</sup>.

4. Determinados extremos del contrato de pasaje como: la documentación del transporte y la responsabilidad contractual del transportista, cuentan en el ámbito internacional y comunitario con una regulación material unificada. Dicha normativa tiene como objeto común ofrecer unos niveles mínimos de protección a la parte débil del contrato.

### 1. Regulación convencional: del «Sistema de Varsovia» al Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999

5. El primer Convenio internacional en regular esta materia fue el Convenio de Varsovia, de 12 de octubre de 1929, para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional (en adelante, CV)<sup>3</sup>. Dicho texto convencional junto al Protocolo de La Haya de 28 de septiembre de 1955, que modificaba la versión original del CV<sup>4</sup>, constituyeron durante mucho tiempo la *pieza angular* de la regulación material uniforme<sup>5</sup>. Ambos instrumentos internacionales fueron posteriormente revisados a través de los denominados Protocolos de Montreal, de 25 de septiembre de 1975, con el principal objeto de introducir ciertas modificaciones relativas fundamentalmente a la forma de expresar los límites de responsabilidad, remitiéndose para ello a los Derechos Especiales de Giro (D.E.G.) o *Special Drawing Rights* del Fondo Monetario Internacional<sup>6</sup>.

---

<sup>2</sup> Vid. M<sup>a</sup> J. GUERRERO LEBRÓN, *La responsabilidad contractual del porteador aéreo en el transporte de pasajeros*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2005, esp. pp. 96-105; F.-J. SÁNCHEZ ORTIZ, «El contrato de pasaje o de transporte de viajeros», *RGD*, 1985, pp. 4929-4934; M. ZUBIRI DE SALINAS, «El contrato de pasaje», en A. BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO/M<sup>a</sup> A. CALZADA CONDE (dirs.), *Contratos mercantiles*, 2<sup>a</sup> ed., Aranzadi, Cizur Menor, 2004, pp. 1015-1045.

<sup>3</sup> *Gaceta de Madrid*, núm. 233, de 21 de agosto de 1931.

<sup>4</sup> *BOE* núm. 133, de 4 de junio de 1973.

<sup>5</sup> La rápida evolución de la industria aeronáutica, los avances tecnológicos y los mayores niveles de seguridad de las aeronaves unido al progresivo incremento del nivel de vida explican que el Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929, que nació con la decidida intención de proteger al incipiente sector de la navegación aérea, quedara pronto trasnochado. Esta situación motivó la revisión del mencionado texto convencional a través del Protocolo de La Haya de 28 de septiembre de 1955 que fundamentalmente introduce dos modificaciones: incrementa el límite de responsabilidad del transportista (art. 11) y deroga el principio de responsabilidad ilimitada en los casos de imprudencia grave (art.13). Vid. S. AEAL LUDEÑA, «El contrato de transporte aéreo», en A.-L. CALVO CARAVACA/L. FERNÁNDEZ DE LA GÁNDARA (dirs.), *Contratos internacionales*, Tecnos, Madrid, 1997, pp. 649-707, esp. pp. 649-656.

<sup>6</sup> Nuestro país ha ratificado tres de los cuatro Protocolos de Montreal: el Protocolo Adicional núm. 1 por el que se modifica el Convenio de Varsovia (*BOE* núm. 147, de 20 de junio de 1997); el Protocolo Adicional núm. 2, por el que se modifica el Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de La Haya de 28 de septiembre de 1955 (*BOE* núm. 147, de 20 de junio de 1997) y el Protocolo Adicional núm. 4 por el que se modifica el Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de La Haya de 28 de septiembre de 1955 (*BOE* núm. 34, de 9 de febrero de 1999). Éste último introduce fundamentalmente ciertas modificaciones respecto a la documentación relativa a las mercancías. El denominado *Sistema de Varsovia*, integrado por los mencionados instrumentos internacionales, se completa con: a) el Convenio de Guadalajara, de 18 de septiembre de 1961, complementario al Convenio de Varsovia para la Unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional efectuado por una persona diferente al transportista contractual; b) el Protocolo de Guatemala de 8 de marzo de 1971; c) el Protocolo Adicional núm 3, elaborado en Montreal el 25 de septiembre de 1975, por el que se modifica el Convenio de Varsovia y el Convenio de Guatemala. Ninguno de estos textos está en vigor para España.

6. Ahora bien, si se tiene en cuenta que no todos los Estados Parte del Convenio de Varsovia de 1929 lo eran del Protocolo de La Haya de 1955 y/o de los Protocolos de Montreal de 1975, y que alguno de estos instrumentos conexos al CV establecía regímenes distintos en cuanto a la responsabilidad del transportista aéreo, resulta fácil vislumbrar las causas que originaron la denominada *crisis del Sistema varsoviano*: la gran complejidad del sistema de fuentes convencionales sobre esta materia y la frustración del fin inicialmente perseguido a nivel internacional: alcanzar un régimen unificado. A la desintegración del mencionado sistema contribuyeron otros dos factores de especial importancia: a) *el fenómeno de la autorregulación por parte de las compañías aéreas*, cuyo máximo exponente son: las condiciones generales del transporte, y en particular, las condiciones generales de la IATA (*International Air Transport Association*) así como los acuerdos alcanzados por las compañías aéreas en torno a la cuestión de la responsabilidad del transportista frente al pasajero en caso de accidente (*Inter-carriers Agreements on Passenger Liability*) y; b) *el proceso de regionalización del Derecho regulador de la responsabilidad del transportista aéreo*, que durante los últimos años, se ha venido impulsando esencialmente desde la UE, y que, como se verá más adelante, ha generado ya un copioso cuerpo normativo sobre esta misma materia<sup>7</sup>.

7. En este contexto, cabe afirmar que el Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999 para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (en adelante, CM), elaborado bajo los auspicios de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) nace con el claro propósito de sustituir a todo el entramado de normas que integran el denominado «Sistema de Varsovia», estableciendo así un «único» régimen de regulación uniforme respecto a determinados aspectos del transporte aéreo internacional de pasajeros, equipajes y mercancías<sup>8</sup>. Ahora bien, en tanto que el CM no sea ratificado y entre en vigor en todos los Estados Parte del CV y de sus instrumentos complementarios, seguirán coexistiendo durante un tiempo ambos cuerpos convencionales<sup>9</sup>.

### A) **Ámbito de aplicación de las normas convencionales**

8. El ámbito de aplicación material del CM viene determinado por el *carácter internacional del contrato de transporte aéreo* de pasajeros, equipajes o mercancías. A tal efecto, se entiende que el contrato es internacional cuando de conformidad con los términos contractuales el lugar de partida y de destino se encuentran en territorio de dos Estados que son Parte del Convenio (art. 1.2 CM). También se considera que el contrato de transporte aéreo es internacional cuando el lugar de salida y de destino se encuentran en un Estado Parte del Convenio pero se ha previsto una escala en el territorio de un Tercer Estado (art. 1.2 CM). Se incluye, de igual modo, en el ámbito de aplicación del CV y del CM el contrato de transporte ejecutado por varios transportistas sucesivos en la medida en que haya sido concebido por las partes contratantes como una sola operación, y ello, con independencia de que el contrato o los contratos celebrados al tal efecto deban ser ejecutados íntegramente en el territorio de un mismo Estado Parte del Convenio (art. 1.3 CM)<sup>10</sup>.

<sup>7</sup> Vid. J. DE PAZ MARTÍN, *La responsabilidad en el transporte aéreo internacional. De Varsovia (1929) a Montreal (1999)*, Marcial Pons, Madrid, 2006; R. RUEDA VALDIVIA, *La responsabilidad del transportista aéreo en la Unión Europea*, Comares, Granada, 2002, esp. pp. 29-58.

<sup>8</sup> El Convenio de Montreal fue firmado por la Comunidad Europea (CE) el 9 de diciembre de 1999, siendo aprobado por Decisión del Consejo de 5 de abril de 2001, DOCE 18 de julio de 2001. Dicho instrumento de aprobación fue depositado simultáneamente con los instrumentos de ratificación de cada uno de los Estados miembros, el 29 de abril de 2004, entrando en vigor para todos ellos el 28 de junio de 2004. BOE núm. 122, 20 de mayo de 2004, pp. 19035-19045.

<sup>9</sup> Vid. P. DELEBECQUE, «La Convention de Montreal du 28 mai 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international ou le nouveau droit du transport aérien», *JDI*, 2005, pp. 263-280.

<sup>10</sup> Quedan excluidos expresamente del ámbito de aplicación del CM: a) los transportes postales que caen dentro del ámbito de los Convenios internacionales vigentes en la materia (art. 2.3 CM, salvo lo establecido en el art. 2.2 CM); b) el transporte realizado en circunstancias especiales fuera de la labor habitualmente realizada por el transportista (art. 51 CM); c) en el caso de los transportes combinados efectuados en parte por aire y en parte por cualquier otro medio de transporte, el régimen convencional se aplica sólo al transporte aéreo (art. 38 CM). Como novedad el CM introduce la posibilidad de excluir de su ámbito de aplicación material, siempre y cuando así lo decida un Estado Parte mediante el ejercicio de la reserva prevista en el art. 57 CM: el transporte aéreo internacional efectuado directamente por ese Estado con fines no comerciales respecto a sus

9. El Convenio de Montreal no tiene por objeto unificar todas las normas relativas al transporte aéreo internacional sino que se limita a regular a través de normas materiales determinados extremos del contrato: a) la documentación en el transporte de pasajeros y equipajes (art. 3 CM) y mercancías (arts. 4-11 CM); b) los derechos y obligaciones de las partes en el caso del transporte de mercancías (arts. 12-16 CM); y c) la responsabilidad del transportista por los daños acaecidos durante la ejecución del contrato de transporte (arts. 17-37 CM).

Respecto a este último aspecto, el CM no ofrece una regulación exhaustiva, sólo se centra en tres supuestos: la responsabilidad por retraso en el transporte; la responsabilidad por demora en la entrega, pérdida o daños en el equipaje; y la responsabilidad por lesiones o muerte en caso de accidente. No incluye, por tanto, dentro de su ámbito de aplicación material, la responsabilidad derivada del incumplimiento total o absoluto del contrato, caso éste de la denegación de embarque y la cancelación de vuelos<sup>11</sup>.

Como novedad, el CM incluye en su contenido un régimen especial para la responsabilidad derivada del transporte aéreo efectuado por una persona distinta del transportista contractual, hasta entonces objeto de un instrumento internacional diferente (arts. 39-48 CM). Junto a estas disposiciones materiales, el CM también contiene normas de competencia judicial internacional y de Derecho aplicable (arts. 33-34 y art. 49, respectivamente).

## B) Carácter imperativo de las normas convencionales: normas materiales relativamente imperativas

10. El CM se dirige fundamentalmente a tutelar *intereses privados*. Para ello tiene especialmente en cuenta la posición que ocupan cada una de las partes implicadas en el mercado y en el contrato: compañías aéreas y pasajeros.

Las normas convencionales ofrecen en este sentido una regulación relativamente equilibrada. A través de los límites establecidos por el CM a la responsabilidad del transportista, se beneficia a las compañías de navegación aérea que cuentan con la seguridad jurídica que reporta la presencia de normas unificadas en esta materia y con la estabilidad económica que se deriva de la posibilidad de calcular de antemano el riesgo por daños. Pero al mismo tiempo no pasa desapercibido al CM que el transportista ocupa la posición fuerte del contrato y que existe el riesgo de que éste fije unilateralmente las condiciones contractuales incluyéndose en las mismas, la determinación de la responsabilidad, no contando el pasajero con más opción, al menos si quiere viajar, que la de contratar.

Para proteger a los pasajeros, en definitiva parte débil del contrato, el CM establece unas normas que se dirigen a asegurar que no se podrán pactar a la baja límites de responsabilidad, sancionando con la nulidad aquellas cláusulas que incumplan los mínimos establecidos (art. 26 CM). Tales normas poseen un marcado carácter imperativo. En todos aquellos contratos de transporte aéreo internacional que entren en el ámbito de aplicación del CM, el régimen de responsabilidad del transportista se regirá necesariamente y con independencia de cual sea el Derecho aplicable al resto del contrato por las normas convencionales. La imperatividad de estas disposiciones es, sin embargo, relativa pues se admiten cláusulas que incrementen la responsabilidad del transportista bien porque las partes lo hayan así acordado (art. 27 CM), bien porque así lo establezca el Derecho elegido por las partes para regir su contrato (art. 49 CM).

11. Las normas imperativas del CM se dirigen ante todo a ofrecer unos mínimos de protección a los pasajeros. Éstas dejarán de aplicarse siempre y cuando de los pactos de las partes o del Derecho aplicable al contrato resulte un nivel mayor de protección. Se trata, por tanto, de *normas materiales relativamente imperativas*: normas semi-imperativas contra las que no cabe autonomía de la voluntad en contrario, salvo a favor del pasajero<sup>12</sup>.

---

funciones y obligaciones como Estado, y/o el transporte de personas, carga y equipaje efectuado para sus autoridades militares en aeronaves matriculadas en ese Estado, o arrendadas por éste. España ha hecho uso de esta reserva, excluyendo del ámbito de aplicación del CM ambos supuestos.

<sup>11</sup> Vid. J. DE PAZ MARTÍN, *op. cit.*, p. 404.

<sup>12</sup> Vid., en este sentido pero en el ámbito del transporte marítimo internacional: I. GUARDANS I CAMBÓ, *Contrato internacional y Derecho imperativo extranjero*, Aranzadi, Pamplona, 1992, pp. 459-487.

### C) Regulación comunitaria

12. La desintegración del «Sistema de Varsovia» junto a la dificultad de elaborar a nivel internacional un nuevo Convenio internacional sobre esta materia, provocó desde finales del siglo pasado una reacción por parte de las instituciones comunitarias. La sentida necesidad de incrementar el nivel de protección de los pasajeros y la disparidad que comenzaban a presentar las legislaciones de los Estados miembros en los límites de responsabilidad al alza ha dado lugar ya a un copioso cuerpo normativo. De todas las medidas adoptadas hasta este momento, cabe destacar: a) el Reglamento (CE) n° 2027/97 del Consejo de 9 de octubre de 1997 sobre responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente<sup>13</sup>; b) Decisión del Consejo de 5 de abril de 2001, sobre la celebración por la Comunidad Europea del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Convenio de Montreal); c) Reglamento (CE) n° 889/2002, de 13 de mayo de 2002, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 2027/97 del Consejo sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente<sup>14</sup> y; d) Reglamento (CE) n° 261/2004, 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<sup>15</sup>.

13. De todas las normas comunitarias anteriormente mencionadas, destacan por la materia que regulan, fundamentalmente, dos: el Reglamento (CE) n° 889/2002 y el Reglamento (CE) n° 261/2004. El primero de ellos nace con el fin de: a) desarrollar las disposiciones pertinentes del Convenio de Montreal, que ya había sido ratificado por la UE y por los Estados miembros, en relación con el transporte aéreo de pasajeros y su equipaje y establecer determinadas disposiciones complementarias (art. 1); b) ajustar, igualmente, el Reglamento 2027/97 –limitado a la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente– al Convenio de Montreal y crear de esta manera un sistema uniforme de responsabilidad para el transporte aéreo internacional (considerando n° 6); c) establecer el mismo sistema de responsabilidad tanto en el transporte nacional como en el internacional dentro de la Comunidad (considerando n° 8); y d) proteger los derechos de los pasajeros en caso de accidente, pérdida o destrucción de equipajes y retrasos (considerando n° 12-17).

14. El Reglamento (CE) 889/2002 incorpora por referencia todas las disposiciones del Convenio de Montreal relativas a la responsabilidad del transportista en relación con el transporte de pasajeros y su equipaje (art.3). Por tanto, serán tales disposiciones las que rijan la responsabilidad de las compañías aéreas comunitarias tanto en el transporte nacional como internacional dentro de la Comunidad. La aplicación del Reglamento (CE) 889/2002 viene condicionada por el carácter comunitario, o no, de la compañía aérea que efectúa el desplazamiento. A tal efecto, se entiende por compañía aérea comunitaria «*toda empresa de transporte aéreo que posea una licencia de explotación válida concedida por un Estado miembro de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CEE) n° 2407/92*» (art. 2.1 b).

En cualquier caso, a través del Reglamento (CE) 889/2002, también se desarrollan determinadas disposiciones del CM y se establecen algunas normas complementarias<sup>16</sup>.

<sup>13</sup> DO L 285, de 17 de octubre de 1997.

<sup>14</sup> DO L 140/2, de 30 de mayo de 2002. El Reglamento (CE) 889/2002, resulta de aplicación obligada desde el 28 de junio de 2004, fecha en que entró en vigor para la Comunidad Europea y para los Estados miembros, el CM (art. 2 Reg. (CE) 889/2002).

<sup>15</sup> DO L46/1, de 17 de febrero de 2004.

<sup>16</sup> Así, el Reglamento, tomando como referencia el art. 50 CM, impone a las compañías aéreas comunitarias, obligadas a suscribir un seguro tal y como dispone el art. 7 Reglamento (CEE) 2407/1992, del Consejo, de 23 de julio de 1992, el deber de estar aseguradas hasta un nivel adecuado que garantice que las personas con derecho a indemnización puedan recibir el importe íntegro de la indemnización que les corresponda (art. 3.2). De igual forma, y desarrollando el art. 22.2 CM, el Reglamento (CE) 889/2002 establece que la suma suplementaria que puede solicitar una compañía aérea cuando un pasajero efectúe una declaración especial de interés en la entrega de su equipaje en el lugar de destino, ha de basarse en una tarifa que guarde relación con los costes adicionales de transportar y asegurar el equipaje en cuestión respecto de los ocasionados por el equipaje valorado en el límite de responsabilidad o por debajo del mismo (art. 4). También se impone a las compañías aéreas comunitarias en casos de accidente que resulten en la muerte o lesiones de los pasajeros, la obligación de realizar pagos

15. El Reglamento (CE) 889/2002, sin embargo, no incorpora ni desarrolla las disposiciones del CM relativas a la documentación del transporte de pasajeros y su equipaje. Siendo esto así, tal extremo quedará regulado, en principio, en el ámbito internacional e intracomunitario por el CM. El único inconveniente que se presentaría al respecto sería la imposibilidad de extender dichas normas al transporte nacional. Ahora bien, si se tiene en cuenta que la obligación impuesta por el Reglamento (CE) 889/2002 a las compañías aéreas tanto comunitarias como no comunitarias de ofrecer cierta información respecto a la responsabilidad derivada del contrato, encuentra su fundamento en el art. 3.4 CM relativo a la documentación del transporte, y que dicha información normalmente aunque no necesariamente se inserta en el billete de pasaje o en el talón de equipaje, bien podría decirse que el art. 3 CM queda incorporado en su totalidad al Reglamento (CE) 889/2002. Esta interpretación extensiva se ajustaría al objetivo perseguido por el legislador comunitario de establecer en el ámbito comunitario un régimen unificado esta materia extensible a las legislaciones nacionales. E igualmente, se beneficiaría con ello la protección de los pasajeros e incluso a las propias compañías aéreas que ajustarían la documentación pertinente siempre a unas mismas normas.

16. Como se decía con anterioridad, el régimen convencional uniforme excluye de su ámbito de aplicación los supuestos de incumplimiento total del contrato de transporte aéreo internacional de personas. En el ámbito comunitario reciben sin embargo un tratamiento normativo, aunque no integral, a través del Reglamento (CE) 261/2004 del Parlamento Europeo y el Consejo, de 11 de febrero de 2004. Dicha norma establece los derechos mínimos que asisten a los pasajeros en caso de denegación de embarque contra su voluntad, cancelación o retraso del vuelo (art.1). La protección ofrecida por el Reglamento (CE) 261/2004 se extiende tanto a los pasajeros que parten de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro como aquéllos que parten de un tercer Estado hacia un aeropuerto situado en el territorio de otro Estado miembro, siempre y cuando no disfruten de derechos de compensación y de asistencia en ese tercer país y el transportista encargado de realizar el vuelo en cuestión sea una compañía aérea comunitaria (art. 3.1)<sup>17</sup>.

### 3. Legislación interna: Ley 41/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea

17. El Reglamento (CE) 889/2002 ha venido a derogar el régimen de responsabilidad del transportista aéreo contenido en las legislaciones de los Estados miembros, en el caso de España: en la Ley 48/1960, de 21 de julio sobre navegación aérea (arts. 115-125)<sup>18</sup>. Eso sí, siempre y cuando se trate de compañías aéreas comunitarias, salvo la obligación de información a los pasajeros que se hace extensible a todas las compañías aéreas, sean o no comunitarias. La derogación de las legislaciones nacionales de los Estados miembros operada por el Reglamento (CE) 889/2002 no ha sido total. Estas seguirán aplicándose en aquellos escasos supuestos en los que no proceda aplicar Reglamento (CE) 889/2002, ni CM ni Sistema de Varsovia en algunas de sus distintas versiones. Es decir, en el caso de España se recurrirá a la LNA en los siguientes casos: a) transporte nacional realizado por compañías aéreas no comunitarias; b) transporte internacional, siendo el Estado del lugar de salida o de destino un Estado no parte del CM o del CV/PH 1955.

---

adelantados, sin demora, a la persona o personas físicas que tengan derecho a reclamar indemnización a fin de satisfacer sus necesidades económicas inmediatas (art. 5). Previsión esta última recogida en el art. 28 CM y que cuya aplicación supedita a la ley nacional del transportista. Finalmente, el legislador comunitario, en su afán de garantizar a los pasajeros el conocimiento de las disposiciones por las que se rige la responsabilidad del transportista, exige a esta último, incluso en el caso de que se trate de una compañía aérea no comunitaria, la obligación de facilitar una serie de informaciones al respecto así como el fundamento de la misma (art. 6).

<sup>17</sup> Vid. J. DE PAZ MARTÍN, «El carácter complementario del reglamento 261/2004/CE respecto del Convenio de Montreal para la unificación de ciertas reglas del transporte aéreo internacional. (Comentario a la STJCE de 10 de enero de 2006, en el asunto C-344/2004), *Diario La Ley*, nº 6431, martes 28 de febrero de 2006; D. GARRIDO PARENT, «Los derechos de los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque, cancelación, retraso o cambio de clase de los vuelos. Especial referencia al Reglamento (CE) nº 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo», *Noticias Jurídicas*, octubre 2005, <http://noticias.juridicas.com>.

<sup>18</sup> *BOE* núm 176, de 23 de julio de 1960; RD 37/2001, de 19 de enero por el que se actualiza la cuantía de las indemnizaciones por daños previstas en la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación aérea (*BOE* núm. 29, de 2 febrero de 2001).

18. En cualquier caso, y por lo que aquí interesa en casi todos los Estados, entre ellos el nuestro, las normas que se dirigen a regular la responsabilidad del transportista aéreo tienen por voluntad expresa del legislador un marcado carácter imperativo. De tal forma que se declaran aplicables con independencia de cual sea el Derecho extranjero que rija el contrato. Así sucede en Derecho español al disponer el art. 125 LNA que: «*En defecto de tratado internacional obligatorio para España, la responsabilidad en materia de transporte aéreo internacional se regirá por la presente Ley aplicada con el principio de reciprocidad*»<sup>19</sup>.

Finalmente, hay que señalar que el carácter internacionalmente imperativo de las normas que integran la LNA española no alcanza a la *documentación del contrato de transporte aéreo* (arts. 92-101). Corresponde regular tal extremo, cuando así proceda, a la *Lex contractus* (Reg. Roma I).

19. A modo de resumen de todo lo hasta aquí expuesto, cabe afirmar que en la actualidad, el transporte aéreo internacional cuenta con una regulación material uniforme, tanto de origen internacional –CM– como comunitario, –principalmente Reg. (CE) 889/2002 y Reg. (CE) 261/2004–, caracterizada por: 1º) tutelar los intereses de los pasajeros, algo que se refleja en el carácter relativamente imperativo de sus normas; 2º) contener una regulación parcial, no exhaustiva, el contrato: sólo se centra en determinados extremos del mismo; 3ª) no compartir el mismo ámbito material de aplicación. Este último rasgo, una vez surgido el litigio, puede dificultar en la práctica la determinación de la jurisdicción competente. Cuestión esta que pasamos a analizar seguidamente.

### III. Tribunal internacionalmente competente

20. La internacionalidad del contrato de pasaje puede venir dada por la presencia de uno o varios elementos extranjeros –ubicación en distintos Estados del lugar de salida y destino, nacionalidad de los viajeros, de la compañía aérea, escala en otro Estado, etc...–. Cuando ante un incumplimiento del contrato, el pasajero se plantea la posibilidad de interponer una acción de responsabilidad contractual contra el transportista por incidencias en el equipaje, o por accidente, o por cancelación de vuelo o por cualquier otra cuestión derivada del contrato, será necesario determinar cual es el Tribunal internacionalmente competente.

21. Para ello, y en función de cual sea el objeto del litigio, habrá que estar, a lo dispuesto en los Convenios internacionales sobre esta materia, en vigor para España, entre ellos el Convenio de Varsovia/PH 1955 y el CM, (art. 21 LOPJ, art. 96.I CE) y a lo establecido en las normas de Derecho comunitario (art. 249 TCE), –principalmente recogidas en el Reg. (CE) 44/2001–. Sólo cuando ningún Convenio internacional o ninguna norma de Derecho comunitario sea aplicable a la cuestión controvertida, la competencia judicial internacional de nuestros Tribunales se fijará con arreglo a las normas de producción interna (art. 22 LOPJ).

#### 1. El Convenio de Montreal

22. El CM contiene normas de competencia judicial internacional especialmente diseñadas en atención a la especificidad de la materia que tiene por objeto: la responsabilidad del transportista aéreo internacional (arts. 33 y 49 CM). EL CM parte de dos premisas básicas: a) el contrato de transporte aéreo es internacional cuando el lugar de salida y de destino se encuentra en el territorio de dos Altas Partes Contratantes y/o cuando el lugar de salida y destino se encuentran en un mismo Estado Parte pero se ha previsto una escala en territorio de un Tercer Estado (art. 1 CM); b) el contrato de transporte es un contrato de adhesión en el que una de las partes –el viajero o pasajero– se encuentra en posición de debilidad frente a su contraparte, siendo necesario en este sentido ofrecerle un nivel mínimo de protección –aquél previsto con carácter inderogable por el propio Convenio–.

<sup>19</sup> Desde el punto de vista de la técnica normativa el único aspecto que llama la atención, dejando a un lado la posible calificación de la norma, es la alusión que se efectúa en la misma al *principio de reciprocidad*. Y ello, no tanto por tratarse de una técnica desfasada en DIPr, que lo es, pero que en cierta medida se justifica por la época en que se elaboró esta Ley sino por el contexto en el que se utiliza: *competencia legislativa*. Vid. P. LAGARDE, «La réciprocité en droit international privé», *RCADI*, 1977-1, t. 154, pp. 103-214, esp. pp.153-161.

23. A tenor del art. 33.1 CM, resultan competentes a *elección del demandante* para conocer de una acción de responsabilidad derivada del contrato de transporte: a) los Tribunales del Estado contratante en cuyo territorio tenga su domicilio el porteador; b) los Tribunales del Estado contratante en cuyo territorio tenga su establecimiento principal el transportista; c) los Tribunales del Estado contratante donde el porteador posea un establecimiento por cuyo conducto haya sido celebrado el contrato; d) los Tribunales del Estado contratante de destino. Se trata de *foros alternativos* especialmente diseñados para proteger a la parte débil del contrato: el pasajero, cumpliéndose al mismo tiempo ciertos índices de *proximidad*<sup>20</sup>.

24. El CM reconoce además a las partes contratantes la facultad de designar el Tribunal competente. La validez de la cláusula de *sumisión expresa* queda supeditada sin embargo al cumplimiento de determinadas condiciones: a) la elección debe ser posterior al surgimiento del daño; b) no puede tener por efecto la derogación de las normas del Convenio, esto es, la elección debe recaer sobre el Tribunal de un Estado parte en el Convenio o de un Estado cuya legislación en materia de responsabilidad del transportista aéreo ofrezca una mayor protección al viajero (art. 49 CM). Se evita con ello el riesgo de *Forum Shopping*. Esta limitada autonomía de la voluntad reconocida a las partes en la designación del Tribunal competente encuentra su fundamento en la posición de debilidad que ocupa el pasajero en la relación contractual y en la protección que este merece en el sistema establecido por el CM.

25. A través de estas normas de competencia judicial internacional de origen convencional se alcanza en el ámbito del CM una solución equilibrada para ambas partes contratantes. Por un lado, se admite la autonomía de la voluntad en la designación del Tribunal competente aunque sometida a ciertos límites con el fin de evitar que tales cláusulas se conviertan en un factor de disuasión de litigios. Por otro, y en defecto de elección, el transportista cuenta con cierta seguridad y certeza jurídica en tanto que sólo puede ser demandado ante los Tribunales del lugar de salida o los Tribunales del lugar de destino o los Tribunales elegidos, eliminándose con ello el riesgo que podría derivarse de admitirse para este tipo de contratos el criterio del *Forum actoris*. En cualquier caso, este último foro ha sido introducido en el CM como una importante novedad pero limitado a un tipo de acciones: las acciones de responsabilidad por muerte o lesiones del pasajero (art. 33.2 CM). En tales casos, el demandante podrá litigar ante los Tribunales del Estado Parte del lugar de su residencia habitual<sup>21</sup>.

## 2. Relación entre los foros establecidos en el CM y los previstos en el Reglamento (CE) 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000

26. Los Estados miembros de la UE son partes en ciertos convenios internacionales que regulan la competencia judicial en materias cubiertas por el Reglamento (CE) 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resolucio-

<sup>20</sup> A estos cuatro criterios de competencia judicial internacional, se añaden en el CM otros dos foros alternativos para casos espaciales: a) En el supuesto de acciones de responsabilidad por muerte o lesiones del pasajero, el demandante puede optar por litigar ante los Tribunales establecidos en el art. 33.1 CM o bien ante los Tribunales del Estado Parte en el que el pasajero tiene su residencia habitual (art. 33.2 CM). Se introduce así, por primera vez en este ámbito, a través de esta quinta jurisdicción, un *Forum Actoris* pero limitado al tipo de acción que se ejercita. b) En el caso de acciones de responsabilidad derivadas del transporte realizado por el transportista de hecho, tal y como aparecen contempladas en los términos del art. 45 CM, el demandante puede elegir entre ejercitar dicha acción bien ante los Tribunales que resultan competentes para conocer de las acciones dirigidas contra el transportista contractual en virtud del art. 33 CM o bien ante el Tribunal del Estado Parte en cuyo territorio el transportista de hecho tiene su domicilio o su oficina principal (art. 46 CM). Finalmente, como ya hace el art. 32 *in fine* del CV, el CM contempla la posibilidad de recurrir al arbitraje como mecanismo alternativo de resolución de diferencias. Si bien la admisibilidad de éste queda supeditada a los siguientes límites: a) sólo tiene cabida en el transporte de mercancías; b) el procedimiento arbitral ha de llevarse a cabo en alguno de los Estados cuyos Tribunales sean considerados competentes en virtud del art. 33 CM. Además el CM añade nuevos requisitos para considerar válido el arbitraje en este sector: a) la cláusula compromisoria ha de constar por escrito; b) debe ser el reclamante quien elija la concreta jurisdicción en la que deba desarrollarse el procedimiento arbitral y; c) el arbitro o en su caso, el Tribunal arbitral están obligados a aplicar las disposiciones del CM (art. 34 CM).

<sup>21</sup> Para un análisis exhaustivo de todos los foros de competencia establecidos en el CV/CM, *vid.* R. RUEDA VALDIVIA, *op. cit.*, pp. 90-136.

nes judiciales en materia civil y mercantil<sup>22</sup>. Así sucede con el Convenio de Varsovia y su normativa complementaria y con el CM. El Reg. (CE) 44/2001 tiene en cuenta este problema de concurrencia de instrumentos internacionales y destina los arts 67 a 72 a ofrecer una solución al mismo.

27. El art. 71 Reg. (CE) 44/2001 prevé la primacía de los Convenios internacionales multilaterales sobre materias específicas que contengan normas de competencia judicial internacional siempre y cuando éstos sean anteriores a la entrada en vigor del Reg. (CE) 44/2001. Por tanto la cláusula de concurrencia prevista en la mencionada disposición, excluye las normas convencionales posteriores al Reg. (CE) 44/2001. El CM es de fecha anterior al Reg. (CE) 44/2001 -28 de mayo de 1999- pero no entró en vigor para la CE y todos los Estados miembros hasta el 28 de junio de 2004. El art. 71.1 Reg. (CE) 44/2001 resulta tajante al respecto<sup>23</sup>.

28. Ahora bien, no deja de ser un contrasentido que en el ámbito de la UE no se puedan aplicar unas normas de competencia judicial internacional especialmente diseñadas en atención a una determinada materia –documentación del transporte y responsabilidad del transportista aéreo–, cuando además todos los Estados miembros incluida la Comunidad como sujeto de Derecho público, forman parte del CM. A ello hay que unir las nefastas consecuencias que, como se verá más adelante, se derivan de aplicar el sistema de competencia judicial internacional del Reg. (CE) 44/2001 a unos contratos como los contratos de transporte aéreo de pasajeros y equipajes. Por todo ello sería más razonable considerar que los foros previstos en el CM quedan incorporados en el ordenamiento jurídico comunitario mediante la remisión efectuada por el Reg. (CE) 889/2002 al CM. En efecto, a través de este último Reglamento se da una nueva redacción al art. 3 del Reg. (CE) 2027/97. Tal disposición establece que: «*la responsabilidad de una compañía aérea comunitaria en relación con el transporte de pasajeros y su equipaje se regirá por todas las disposiciones del Convenio de Montreal relativas a dicha responsabilidad*». Indudablemente los arts. 33 y 49 CM afectan a la responsabilidad del transportista en tanto que a través de estas normas se atribuye competencia judicial internacional a los Tribunales de los Estados Parte para conocer de acciones que tienen por objeto esta materia. Además, recurriendo a una interpretación sistemática del CM, hay que señalar que la responsabilidad del transportista y la medida de la indemnización del daño aparece regulada en el Capítulo III, que comprende los arts. 17 a 37 del citado instrumento internacional<sup>24</sup>.

Siendo esto así, y atendiendo al principio de temporalidad: ley posterior deroga a la anterior, y al principio de especialidad, el Reg. 889/2002 prevalecería en materia de competencia judicial internacional sobre el Reg. (CE) 44/2001. Esta solución nos parece mucho más acertada especialmente si se tienen en cuenta las consecuencias de aplicar Reg. (CE) 44/2001 a los contratos de transporte aéreo de pasajeros y equipajes que seguidamente pasamos a exponer.

### **3. Reglamento (CE) 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil: algunas consideraciones críticas**

29. Siguiendo la posición aquí defendida de considerar incorporados al acervo comunitario los foros previstos en el CM a través de la remisión efectuada por el Reg. (CE) 889/2002, sólo cabría recurrir al Reg. (CE) 44/2001 en aquellos escasos supuestos de acciones de responsabilidad en que el Estado del lugar de salida o de destino del trayecto no fuese parte ni del CV ni del CM y además el transportista fuese una compañía aérea no comunitaria. Habría que añadir además todos los demás litigios que tuviesen su origen en el contrato, entre ellos la demanda por cancelación de un vuelo<sup>25</sup>.

<sup>22</sup> DOCE L 12/1, de 16 de enero de 2001.

<sup>23</sup> *Ibid.* pp. 138-139.

<sup>24</sup> *Vid.* STJCE 6 de mayo 2010, as. C-63/09, *Axel Walz c. Clickair, S.A.*, <http://eur-lex.europa.eu>. Aunque en este asunto no se llega a plantear ante el TJCE la cuestión de la competencia judicial internacional, el alto tribunal confirma la interpretación que se ababa de expresar más arriba en FJ 3 a 9.

<sup>25</sup> Conviene resaltar que en aquellos supuestos en que el litigio no tenga por objeto una acción de responsabilidad contra

**30.** En cualquier caso, y antes de analizar las normas de competencia judicial internacional del Reg. (CE) 44/2001 conviene resaltar que los contratos de transporte internacional, en este caso aéreo, constituyen el clásico y típico ejemplo de *contratación en masa*. A través de ellos una de las partes contratantes -el transportista- impone a la otra parte -el viajero o pasajero- el contenido del contrato mediante el recurso a condiciones generales de la contratación. En estos contratos, al igual que en otros en los que interviene un adherente, el *empresario predisponente* suele incluir en lo mismos una cláusula de sumisión expresa a los Tribunales de su país (*Forum Selection Clauses*)<sup>26</sup>.

Para evitar estas cláusulas de sumisión expresa *impuestas* a la fuerza por el empresario, el Reg. (CE) 44/2001 contiene unas normas especiales especialmente diseñadas para los *contratos celebrados por consumidores* (arts. 15-17). Estas normas sin embargo no protegen de forma general a todo contratante débil<sup>27</sup>.

**31.** El contrato de pasaje, a pesar de ser un contrato celebrado por consumidores en el sentido del art. 15.1 Reg. (CE) 44/2001), queda expresamente excluido de su ámbito de aplicación (art. 15.3 Reg. (CE) 44/2001). Si no fuese así el viajero o pasajero, como tal consumidor que es, podría demandar a la compañía aérea ante cualquiera de los siguientes Tribunales: 1º) Tribunales del Estado miembro en que estuviera domiciliado el profesional o empresario, teniendo en cuenta que «*cuando el cocontratante del consumidor no estuviera domiciliado en un Estado miembro, pero poseyere una sucursal, agencia o cualquier otro establecimiento en un Estado miembro, se considerará para todos los litigios relativos a su explotación que está domiciliado en dicho Estado*» (art. 15.2 Reg. (CE) 44/2001); 2º) Tribunales del lugar en que estuviera domiciliado el consumidor (art. 16.1 Reg. (CE) 44/2001); 3º) Ante el Tribunal que ambas partes hubiesen acordado, siempre que concurriesen algunas de las siguientes circunstancias: a) que se tratase de un acuerdo posterior al nacimiento del litigio; b) que permitiese al consumidor formular demandas ante Tribunales distintos de los indicados anteriormente; c) que estando ambos contratantes domiciliados o con residencia habitual en el mismo Estado parte en el momento de celebración del contrato, sometieran el asunto a los Tribunales de tal Estado, siempre que la Ley de éste no prohibiera tales acuerdos (art. 17 Reg. (CE) 44/2001). Por otro lado, el empresario sólo podría demandar al consumidor ante los Tribunales del Estado miembro en que estuviera domiciliado el consumidor (art. 16.2 Reg. (CE) 44/2001).

**32.** Estas normas de competencia judicial internacional, si pudieran ser aplicadas a los contratos de transporte aéreo internacional, se asemejarían con creces a aquellas otras contenidas en el Convenio de Montreal: a) la autonomía de la voluntad en cuanto a la designación de Tribunal competente quedaría sometida a ciertos límites, y b) podría resultar competente a elección del demandante el Tribunal donde el empresario o su sucursal o agencia tuviese su domicilio o establecimiento principal. El problema esencial que suscita la aplicación de los arts. 15 y ss Reg. (CE) 44/2001 a los contratos de transporte y, que en definitiva explica, pero en ningún caso justifica, la exclusión de los mismos de esta normativa se

---

el transportista (por ejemplo: incumplimiento contractual o validez de ciertas cláusulas contractuales), la competencia judicial internacional tendrá que determinarse con arreglo al Reg. (CE) 44/2001.

<sup>26</sup> Algo que le permite ofrecer productos o servicios a precios competitivos pues supone una disminución de costes que finalmente acaba beneficiando a los consumidores. Pero, al mismo tiempo, esta imposición de Tribunal competente puede suponer una considerable carga para el *adherente* que si desea litigar se ve conminado a desplazarse ante Tribunales extranjeros. En la mayoría de las ocasiones será mayor el perjuicio económico derivado del inicio del proceso que aquel sufrido por los daños originados por el incumplimiento del contrato. El riesgo derivado del contrato de transporte se traslada indirectamente al viajero a través de la cláusula de *prorrogatio fori* que cumple aquí una evidente *función de disuasión de litigios*. En cualquier caso, el viajero no tiene otra opción: o celebra el contrato que contiene incorporada la cláusula de sumisión a Tribunales extranjeros o simplemente no puede beneficiarse del servicio -transporte aéreo-.

<sup>27</sup> Para que éstas resulten aplicables es necesario que el contrato cumpla dos condiciones: 1º) debe tratarse de un contrato celebrado por un consumidor, entendiéndose por tal la persona que adquiere los bienes o servicios para un uso que pudiera considerarse ajeno a su actividad profesional; y b) debe tratarse de uno de estos tres contratos: a) una venta a plazos de mercaderías; b) un préstamo a plazos u otra operación de crédito vinculada a la financiación de la venta de tales bienes; c) una operación que repercuta en el mercado del país donde está domiciliado el consumidor bien porque el empresario o profesional realiza actividades comerciales en el Estado del domicilio del consumidor (*Doing Business*), bien porque el empresario dirige tales actividades a dicho Estado miembro del domicilio del consumidor o a varios Estados miembros comprendido este último (*Stream of Commerce*).

encuentra en el *Forum Actoris*. Esto es, en la facultad reconocida al consumidor de litigar, a su elección, ante los Tribunales del Estado miembro donde tiene su domicilio. Si se admitiese este foro de competencia judicial internacional, -especialmente previsto para proteger a la parte débil en la relación jurídica-, en materia de transporte aéreo el resultado sería el siguiente: a) una multiplicación de foros, tantos como pasajeros con residencia habitual en diferentes Estados miembros y b) grave perjuicio económico para las compañías aéreas que se verían obligadas a litigar ante los Tribunales de diversos Estados, e incluso dentro de un mismo Estado ante diferentes Tribunales territorialmente competentes<sup>28</sup>.

**33.** La competencia judicial internacional en materia de contratos de pasaje se determinará por tanto conforme a los criterios generales previstos en el Reg. (CE) 44/2001: 1º) sumisión expresa o sumisión tácita (art. 23 y art. 24 Reg. (CE) 44/2001); 2º) en su defecto, foro especial en materia contractual (art. 5.1 Reg. (CE) 44/2001); y 3º) foro del domicilio del demandado (art. 2 Reg. (CE) 44/2001). De todos ellos, despiertan especial interés en su aplicación a este tipo de contratos los foros previstos en el art. 23 Reg. (CE) 44/2001 y en el art. 5.1 Reg. (CE) 44/2001.

#### **a) Sumisión expresa (art. 23 Reg. (CE) 44/2001)**

**34.** Respecto al primero de ellos, esto es, el foro de sumisión expresa, cabría preguntarse si las cláusulas de elección de foro contenidas en las condiciones del transportista cumplen los requisitos de validez formal exigidos por el propio Reg. (CE) 44/2001 para asegurar la existencia de consentimiento de las partes, o si por el contrario sería necesario establecer para este tipo de contratos algún límite a la autonomía de la voluntad, máxime cuando para otros contratos celebrados por consumidores el propio Reg. (CE) 44/2001 prevé tal limitación<sup>29</sup>. En otras palabras, se trataría aquí de ver si el régimen establecido por el Reg. (CE) 44/2001, matizado por el propio TJCE bajo la vigencia del CBr, respecto a las cláusulas de sumisión expresa contenidas en condiciones generales de contratación, casa bien con este tipo de contratos, especialmente cuando una de las partes ocupa una posición débil en la relación jurídica considerada<sup>30</sup>.

<sup>28</sup> Según el Informe SCHLOSSER la razón que justifica la exclusión de los contratos de transporte del ámbito de los foros de protección se encuentra en los numerosos Convenios internacionales existentes sobre la materia (*DOCE C 189*, de 28 de julio de 1990, pp. 184 y ss, esp. p. 227). Este argumento, sin embargo, no es de recibo, y no lo es porque en primer lugar otras materias reguladas por el Reg. (CE) 44/2001 ya eran objeto de regulación convencional y ello no impidió su inclusión en las normas especiales de competencia judicial internacional; en segundo lugar, porque aun existiendo Convenios internacionales que regulan el transporte aéreo internacional no siempre resultan aplicables. De igual forma, conviene señalar que el propio Convenio de Montreal de 1999 admite el *Forum Actoris* pero limitándolo a un concreto tipo de acciones: aquellas de responsabilidad por muerte o lesiones (art. 33.2 CM).

<sup>29</sup> Sobre la cláusula de sumisión y las condiciones generales de la contratación, *vid.*: S. ÁLVAREZ GONZÁLEZ, *Condiciones generales en la contratación internacional*, Madrid, La Ley, 1992, esp. pp. 131-148; G. KAUFMANN-KÖHLER., *La clause d'élection de for dans les contrats internationaux*, Basilea/Frankfurt an Main, 1980; A. QUIÑONES I ESCÁMEZ., «Evolución de la admisibilidad de la cláusula atributiva de competencia internacional en Derecho español y comparado. Incidencia de las leyes de protección al consumidor y de reglamentación de las condiciones generales de la contratación», *RJC*, 1987-3, pp. 656-694; A. RODRÍGUEZ BENOT, *Los acuerdos atributivos de competencia judicial internacional en Derecho comunitario europeo*, Eurolex, Madrid, 1994, pp. 203-230.

<sup>30</sup> Han sido, precisamente, consideraciones de orden socio-económico, inspiradas en la necesidad de prestar una especial protección a la parte considerada débil, las que han justificado la introducción de determinadas normas especiales en el sistema de competencia judicial internacional del Reg. (CE) 44/2001. Dicha vocación tuitiva ha encontrado una doble manifestación: a) de un lado, en la elaboración de foros de protección, o foros específicamente dirigidos a regular determinadas relaciones contractuales; b) de otro, en el establecimiento de ciertos límites a las cláusulas de sumisión expresa. En definitiva, con este régimen especial trazado por el Reg. (CE) 44/2001 para los contratos de seguro (arts. 8-14), los contratos de consumidores (arts. 15-17) y los contratos de trabajo (art. 18-21), se trata de fortalecer al contratante típicamente más débil frente a los abusos que se pudieran ejercer mediante el mecanismo de las condiciones generales de la contratación. Late en estas reglas la *desconfianza frente a la regularidad de la formación del acuerdo de voluntades en los denominados contratos de adhesión*. De ahí que a través de ellas se establezcan criterios de competencia que permitan al adherente acudir ante los Tribunales que están vinculados con el sistema protector. Los límites impuestos por el Reg. (CE) 44/2001 a la prórroga de la competencia cuando una de las partes es considerada más débil que la otra, sirven tanto para proteger la efectividad del consentimiento frente a posibles abusos como el equilibrio de intereses en juego. *Vid.* F. POCAR., «La protection de la partie faible en droit international privé», *RCADI*, 184.V, t. 188, pp. 339-417, esp. p. 362.

**35.** La exclusión de los contratos de transporte del ámbito de los foros de protección previstos por el Reg. (CE) 44/2001 por lo que al foro de sumisión expresa se refiere (art. 17 Reg. (CE) 44/2001) carece de todo fundamento. Amén de la discriminación injustificada a la que da lugar: el consumidor es igual en principio en derechos ante la Ley, siendo o debiendo ser indiferente el bien que adquiera o el servicio que contrate (art. 153 TCE/art. 51 CE). No parece entenderlo así el Reg. (CE) 44/2001. Una cosa es tener en cuenta las especiales características de un contrato y los importantes intereses económicos en juego de un sector determinado: aviación aérea, y el peligro de admitir el *Forum Actoris* en esta materia y otra bien distinta dejar totalmente desprotegidos a los consumidores ante los pactos de sumisión expresa. Tal vez, lo más razonable, justo y coherente hubiese sido y debería ser mantener los límites a la autonomía de la voluntad en la designación del Tribunal competente como ya hace, por ejemplo, el Convenio de Montreal.

#### **b) Foro contractual (art. 5.1.b) Reg. (CE) 44/2001)**

**36.** En defecto de sumisión expresa (art. 23 Reg. (CE) 44/2001) o sumisión tácita de las partes (art. 24 Reg. (CE) 44/2001), la determinación del Tribunal competente para conocer de los litigios que se deriven del contrato de pasaje, se efectuará conforme al foro general del domicilio del demandado (art. 2 Reg. (CE) 44/2001) o, en su caso, conforme a la aplicación del *foro especial en materia contractual* (art. 5.1 Reg. (CE) 44/2001). Éste último, al igual que los demás foros especiales previstos en el Reg. (CE) 44/2001, constituye un *foro de ataque*, en tanto que otorga al demandante la facultad de accionar contra el demandado ante Tribunales de un Estado distinto al de su domicilio. Por regla general, los foros especiales se basan en el *principio de proximidad*, esto es, atribuyen competencia judicial internacional a los Tribunales del Estado con el que el litigio presenta un vínculo relevante. A través de estos foros se designa además directamente el concreto tribunal competente sin necesidad de recurrir a las normas de competencia internas del Estado en cuestión.

**37.** El art. 5.1 Reg. (CE) 44/2001 establece como *regla general*, para determinar la competencia judicial internacional en materia contractual, el *forum executionis* o el lugar de ejecución de la obligación que sirve de base a la demanda. No obstante, prevé *dos presunciones* que, salvo pacto en contrario de las partes, fijan el lugar de ejecución de las obligaciones en los siguientes supuestos: a) en los contratos de compraventa de mercaderías, y b) en los contratos que impliquen una prestación de servicios. En el primero de ellos, se presume que el lugar de ejecución es el lugar donde según el contrato hayan sido o deban ser entregadas las mercancías, mientras que en el segundo, se presume que, tal lugar, es aquel en que según el contrato hayan sido o deban ser prestados los servicios. Tales presunciones dejan de operar en el caso de que las partes disponga otra cosa en el contrato. En todos los demás supuestos, rige la regla general: el *lugar de ejecución de la obligación que sirve de base a la demanda*<sup>31</sup>.

**38.** Aplicando al *contrato de pasaje* la presunción prevista en el art. 5.1 Reg. (CE) 44/2001 para los contratos de prestación de servicios, el lugar de ejecución de la obligación ha de comprender tanto el *lugar de salida* como el *lugar de destino* en tanto que ambos están indisolublemente ligados a la prestación del servicio por parte del porteador. La posibilidad de que las partes fijen lo contrario en el contrato resulta harto difícil en un contrato de adhesión. Es más, cualquier cláusula que estuviese destinada a ello y se contuviese en las condiciones generales del contratante fuerte tendría todos los visos de ser considerada una «*cláusula de sumisión expresa encubierta*» y, por tanto, susceptible de ser considerada nula en base a los argumentos anteriormente expuestos<sup>32</sup>.

<sup>31</sup> Sobre las dificultades que está suscitando en la práctica la interpretación y aplicación del art. 5.1 b) Reg. (CE) 44/2001, *vid.*, *ad ex.*, P. BERLIOZ, «La notion de fourniture de services au sens de l'article 5-1 b) du règlement Bruxelles I», *JDI-3*, 2008, pp. 675-717; M. C. PITTON, «L'article 5, 1, b dans la jurisprudence franco-britannique, ou le droit comparé au secours des compétences spéciales du règlement (CEE) n° 44/2001», *JDI*, 2009-3, pp. 853-862.

<sup>32</sup> Sobre los convenios atributivos de competencia encubiertos, *vid.* S. WRELLIS, «Algunas observaciones sobre la designación fraudulenta del lugar del cumplimiento de la obligación», *Competencia judicial y ejecución de sentencias en Europa*, Pamplona, 1993, pp. 91-93.

39. Esta interpretación del art. 5.1 Reg.44/2001, que ha sido defendida por el TJCE en el Asunto *Peter Redher*, se asemeja a la solución ofrecida por el Convenio de Montreal en materia de responsabilidad contractual del transportista. Dicha interpretación ofrece las siguientes ventajas: a) atribuye competencia judicial internacional a los Tribunales del Estado con el que el litigio presenta un vínculo relevante; b) al mismo tiempo reduce el riesgo del transportista de litigar en una multitud de Estados en tanto que sabe de antemano que sólo puede ser demandado ante los Tribunales de dos Estados miembros: el del lugar de salida y el del lugar de destino; c) protege a la parte débil del contrato en este caso al viajero que generalmente actuará como demandante y cuenta con un foro de ataque; c) finalmente, soluciona el problema de la determinación del *locus executionis* cuando se impugna la validez del contrato o alguna de sus cláusulas pues se presume que el lugar de ejecución de la obligación que sirve de base a la demanda es el lugar donde según el contrato se prestan los servicios.

Pero a diferencia de lo que sucede en el ámbito convencional, la solución ofrecida por el TJCE a través de la interpretación y aplicación del art. 5.1 b Reg. 44/2001, no implica una protección integral de los pasajeros como parte débil del contrato de transporte aéreo internacional. Baste recordar en este sentido, las nefastas consecuencias que tendría para el viajero la aplicación del art.23 Reg. (CE) 44/ 2001<sup>33</sup>.

40. Esta falta de adecuación del sistema de competencia judicial internacional del Reg. (CE) 44/2001 a los contratos de transporte aéreo internacional de pasajeros y equipaje constituye, entre otros, un argumento de peso para considerar la inclusión de tales contratos en el ámbito de los contratos internacionales de consumo.

#### 4. Sistema de producción interna: art. 22 LOPJ

41. Cuando no resulte aplicable ningún Convenio internacional o ninguna norma de Derecho comunitario, la competencia judicial internacional de los jueces y Tribunales españoles se determinará conforme a las normas de producción interna de nuestro ordenamiento jurídico. Tales normas se encuentran contenidas básicamente en los arts. 21 y 22 LOPJ.

42. En materia de contratos de transporte aéreo internacional, los Tribunales españoles serán competentes en los siguientes casos: 1º) cuando las partes se hayan sometido expresa o tácitamente a los Juzgados o Tribunales españoles (art. 22.2 LOPJ); 2º) cuando el demandado tenga su domicilio en España (art. 22.2 LOPJ); 3º) tratándose de un «contrato de consumidores» que tengan por objeto una prestación de servicios, cuando la celebración del contrato hubiese sido precedida por oferta personal o de publicidad realizada en España o el consumidor hubiera llevado a cabo en territorio español los actos necesarios para la celebración del contrato (art. 22.4 LOPJ).

#### IV. Determinación del Derecho aplicable al contrato de transporte aéreo internacional de pasajeros

43. En el ámbito comunitario, la determinación del Derecho aplicable a los contratos internacionales se rige, desde el 17 de diciembre de 2009, por el Reglamento (CE) 593/2008 de 17 de junio sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales (denominado «Reglamento Roma I»)<sup>34</sup>. El Reglamento Roma I constituye la *normativa general* de los contratos internacionales en los Estados miembros de la UE, a excepción de Dinamarca<sup>35</sup>.

<sup>33</sup> Otro inconveniente que se deriva del art. 5.1 Reg. (CE) 44/2001 aunque, eso sí, estaríamos ante una situación hipotética, es el siguiente: el transportista podría demandar al viajero ante los Tribunales del lugar de salida, lugar éste que normalmente coincidirá con aquél donde tiene su domicilio o establecimiento principal. Se estaría admitiendo con ello el criterio del *Forum actoris* a favor de la parte fuerte en el contrato, produciéndose aquí de nuevo un considerable distanciamiento con el foro de protección previsto para los consumidores en el art. 16.2 Reg. (CE) 44/2001

<sup>34</sup> DOUE L 177 de 4 julio 2008.

<sup>35</sup> Sobre el Reg. Roma I, en general, *vid.,ad ex.*: T. BALLARINO, «Il Regolamento Roma I: forza di legge, effetti, contenuto», *CDT*, vol. 1, nº 1, 2009, pp. 5-18; A.-L. CALVO CARAVACA, «El Reglamento Roma I sobre la Ley aplicable a las obligaciones

44. El Derecho rector del contrato internacional de pasaje debe determinarse conforme a lo dispuesto en el sistema establecido en el Reg. Roma I. No obstante, en todos aquellos contratos de transporte aéreo internacional que entren en el ámbito de aplicación del CM, el régimen de responsabilidad del transportista se regirá necesariamente y con independencia de cual sea el Derecho aplicable al resto del contrato por las normas convencionales. La imperatividad de estas disposiciones es, sin embargo, relativa pues se admiten cláusulas que incrementen la responsabilidad del transportista bien porque las partes lo hayan así acordado (art. 27 CM), bien porque así lo establezca el Derecho elegido por las partes para regir su contrato (art. 49 CM)<sup>36</sup>.

De igual forma, en el ámbito de la UE, la responsabilidad de las compañías aéreas comunitarias respecto al transporte aéreo de pasajeros y su equipaje cuenta desde la entrada en vigor del Reg. (CE) 889/2002 y del Reg. (CE) 265/2004 con un régimen material uniforme, aplicable al transporte internacional, intracomunitario y nacional. Régimen que prevalece sobre la regulación conflictual establecida en virtud del Reg. Roma I (art. 3.4 Reg. Roma I)<sup>37</sup>.

En cualquier caso, la aplicación de los instrumentos internacionales citados no exime de determinar el Derecho aplicable a los demás extremos del contrato. Para ello habrá que estar a lo establecido por el Reg. Roma I.

45. Dicho Reglamento, que viene a sustituir al Convenio de Roma de 1980 sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales, incluye a diferencia de su antecesor una norma especial para determinar el Derecho aplicable a los contratos de transporte de pasajeros. El hecho en sí es de aplaudir, distinto será comprobar si con la solución ofertada se consigue finalmente proteger a la parte débil del contrato<sup>38</sup>.

46. En primer lugar, el Reg. Roma I deja bien claro que los contratos de transporte de pasajeros, a excepción de los contratos relativos a un viaje combinado quedan excluidos del régimen jurídico especial previsto para los contratos internacionales de consumo, y ello a pesar de que se refieren a relaciones entre un consumidor y un profesional (art. 6.4 Reg. Roma I)<sup>39</sup>. Caso contrario, de haberse considerado el contrato de pasaje como un contrato de consumo, el Derecho aplicable al mismo sería aquel de la residencia habitual del consumidor. Admite sin embargo el Reg. Roma I que las partes del contrato de consumo elijan una ley distinta, pero siempre y cuando dicha elección no implique para el consumidor la pérdida de la protección que le proporcionen aquellas disposiciones que no puedan excluirse mediante acuerdo en virtud de la ley que, a falta de elección habría sido aplicable- esto es, la ley de la residencia habitual del consumidor (art. 6.1 y 2 Reg. Roma I).

47. Por tanto, para determinar el derecho aplicable al contrato de transporte de pasajeros habrá que estar a lo dispuesto en el art. 5.2 Reg. Roma I. Para este tipo de contratos: 1º) Se admite el juego de la autonomía conflictual, por tanto, las partes pueden elegir la ley aplicable al contrato, si bien dicha

---

contractuales: cuestiones escogidas», *CDT*, vol. 1, nº 2, pp. 52-133, F. FERRARI/S. LEIBLE (eds.), *Rome I Regulation. The Law Applicable to Contractual Obligations in Europe*, Sellier, Munich, 2009; F. J. GARCIMARTÍN ALFÉREZ, «El Reglamento Roma I sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales: ¿Cuánto ha cambiado el Convenio de Roma de 1980?», *Diario La Ley*, nº 6957, Sección Doctrina, 30 mayo 2008, versión *on line*; P. LAGARDE/A. TENENBAUM, «De la Convention de Rome au Règlement Rome I», *RCDIP*, 2008-4, pp. 727-780; O. LANDO/P. A. NIELSEN, «The Rome I Regulation», *CMLR*, 2008, pp. 1687-1725; B. UBERTAZZI, *Il regolamento Roma I sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, Milano, 2008.

<sup>36</sup> EL CM reconoce a las partes la posibilidad de elegir el Derecho aplicable no sólo al contrato, sino a esta parte del contrato –responsabilidad del contratista– pero condicionada.

<sup>37</sup> Por tanto, la determinación de la *Lex contractus* conforme al Reg. Roma I se efectuará para regular aquellos aspectos del contrato internacional de transporte aéreo de pasajeros y equipajes excluidos de la regulación material uniforme tanto de origen convencional como comunitaria. Así como en aquellos escasos supuestos en los que no proceda aplicar ni los Convenios internacionales sobre la materia ni la normativa comunitaria.

<sup>38</sup> *Vid.* C. LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, «La Ley aplicable al contrato de transporte internacional según el Reglamento roma I», *CDT*, vol. 1, nº 2, 2009, pp. 160-178; P. A. NIELSEN, «The Rome I Regulation and Contracts of Carriage», en F. FERRARI/S. LEIBLE (eds.), *Rome I Regulation. The Law Applicable to Contractual Obligations in Europe*, Sellier, Munich, 2009, pp. 99-108; S. TONOLO, «La legge applicabile ai contratti di trasporto nel Regolamento Roma I», *RDIPP*, 2009, pp. 309-326.

<sup>39</sup> En contra de esta excepción, *vid. ad ex*: S. LEIBLE, «Mercado interior, comercio electrónico y protección del consumidor», *Estudios sobre consumo*, nº 85, 2008, pp. 9-22

elección queda limitada a una de las leyes señaladas por el propio art. 5.2. párrafo segundo: ley del país donde el pasajero tenga su residencia habitual; o donde el transportista tenga su residencia habitual, o éste tenga su administración central, o donde se encuentre el lugar de origen, o donde se encuentre el lugar de destino. 2º) En defecto de elección, el contrato de transporte de pasajeros se regirá por la ley del país donde el pasajero tenga su residencia habitual, siempre y cuando el lugar de origen o el lugar de destino también estén situados en ese país. 3º) Si no se cumplen estos requisitos, se aplicará la ley del país donde el transportista tenga su residencia habitual. 4º) Finalmente, en el supuesto de falta de elección de la ley aplicable al contrato, se prevé una cláusula de escape para aquellos casos en que del conjunto de las circunstancias se desprenda que el contrato presenta vínculos manifiestamente más estrechos con un país distinto del indicado anteriormente, en cuyo caso se aplicará la ley de ese otro país.

Teniendo en cuenta que los contratos de pasaje son contratos de adhesión, resulta difícil imaginar que las partes contratantes puedan ejercer esta facultad de elección de la ley aplicable a su contrato, más bien, en el caso de que dicha «elección» existiese vendría impuesta por el transportista. Respecto al resto de las soluciones previstas en el art. 5.2 Reg. Roma I, responden al principio de proximidad y de especialidad, más en ningún caso tienen en cuenta la posición de debilidad de una de las partes del contrato.

48. Esto no significa que el pasajero no pueda recibir la debida protección jurídica, como consumidor, en el ámbito del Reg. Roma I sino que ésta sólo se podrá alcanzar mediante la aplicación cumulativa de otras disposiciones: las leyes de policía (art. 9 Reg. Roma I)<sup>40</sup>. Si se compara este resultado con el que se podría alcanzar incluyendo los contratos de transporte de pasajeros entre los contratos de consumo del art. 6 Reg. Roma I, cabe afirmar que la exclusión no está justificada entre otras razones porque sitúa a los pasajeros en una situación de franca inseguridad jurídica y además entra en franca contradicción con un objetivo de política legislativa comunitaria: garantizar en el ámbito del transporte aéreo un elevado nivel de protección a los pasajeros, tomando plenamente en consideración los requisitos de protección de los consumidores.

## V. Conclusiones

49. Recientemente, el Prof. CALVO CARAVACA, Catedrático de Derecho Internacional Privado de la Universidad Carlos III de Madrid, parafraseando a otro gran ius-internacionalprivatista, HENRI BATIFFOL, decía que: «*hacer Derecho uniforme sin conflicto de leyes (a lo que habría que unir conflicto de jurisdicciones, el añadido es mío), es lo mismo que hacer Física sin Matemáticas. Se pretende ganar tiempo y prescindir de un instrumento que parece complicado para terminar descubriendo que, desgraciadamente, se ha perdido aún más tiempo del que hubiese hecho falta para aprenderlas. El problema del conflicto de leyes –tarde o temprano– acaba reapareciendo*»<sup>41</sup>.

50. Estas sabias palabras reflejan con fidelidad el *statu quo* actual de la regulación del contrato de transporte aéreo internacional de pasajeros en el ámbito comunitario. De un lado se ha potenciado la elaboración de un régimen uniforme para determinados extremos del contrato, que trata de tutelar intereses privados. De otro, se da la espalda a la realidad a través de las normas de conflicto de jurisdicciones (Reg. (CE) 44/2001) y conflicto de leyes (Reg. (CE) 593/2008) que para nada sirven para proteger jurídicamente a los pasajeros, que quieran o no, son consumidores.

<sup>40</sup> Sobre la polémica doctrinal existente en torno a la aplicabilidad del art. 9 Reg. Roma I a los contratos internacionales de consumidores, *vid.* A.-L. CALVO CARAVACA, «El Reglamento Roma I sobre la Ley aplicable a las obligaciones contractuales: cuestiones escogidas», *CDT*, vol. 1, nº 2, pp. 106 y ss

<sup>41</sup> *Vid.* A.-L. CALVO CARAVACA, *loc.cit.*, p. 55.