

MARÍA JESÚS GUERRERO LEBRÓN
(DIR.)

**LA RESPONSABILIDAD
DEL TRANSPORTISTA AÉREO
Y LA PROTECCIÓN
DE LOS PASAJEROS**

Marcial Pons

MADRID | BARCELONA | BUENOS AIRES | SÃO PAULO

2015

ÍNDICE

	<u>Pág.</u>
PRESENTACIÓN	21
CAPÍTULO I. RÉGIMEN JURÍDICO: DEL SISTEMA DE VARSOVIA AL CONVENIO DE MONTREAL, por Carmen Rojo Álvarez-Manzaneda	25
I. INTRODUCCIÓN	25
II. LA UNIFORMIZACIÓN DEL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL EN MATERIA DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA Y PROTECCIÓN DEL VIAJERO.....	26
1. La originaria política aerocomercial seguida en la disciplina.....	26
2. La contraposición de intereses: la ruptura entre el marco normativo y la práctica contractual.....	33
3. El papel de la industria aeronáutica en el proceso legislativo en materia de responsabilidad del transportista aéreo internacional y protección de los viajeros	39
III. RÉGIMEN JURÍDICO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL TRANSPORTISTA AÉREO INTERNACIONAL Y LA PROTECCIÓN A LOS VIAJEROS: EL CONVENIO DE MONTREAL DE 1999 EN MATERIA DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA POR DAÑOS A LOS PASAJEROS	40
1. Ámbito de aplicación.....	40
2. Normas sobre responsabilidad.....	42
3. Competencia judicial: la quinta jurisdicción	46
IV. GRADO DE CONCILIACIÓN DEL RÉGIMEN JURÍDICO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL TRANSPORTISTA AÉREO INTERNACIONAL CON RESPECTO A OTROS INSTRUMENTOS NORMATIVOS APLICABLES AL SISTEMA.....	50
1. Con el fenómeno de la autorregulación: las condiciones generales de IATA (<i>International Air Transport Association</i>), y los acuerdos alcanzados por las compañías aéreas en torno a la cuestión de la responsabilidad del transportista frente al pasajero en caso de accidente	50

	<u>Pág.</u>
2. Con el proceso de regionalización del Derecho regulador de la responsabilidad del transportista aéreo en la Unión Europea	50
CAPÍTULO II. EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD APLICABLE POR DAÑOS A LOS PASAJEROS EN EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL, por Norberto Luongo	59
I. INTRODUCCIÓN	59
II. OBJETIVOS QUE DETERMINARON EL NACIMIENTO DEL SISTEMA DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL.....	60
III. EL ART. 17 DE LOS CONVENIOS DE VARSOVIA Y MONTREAL Y EL CONCEPTO DE «DAÑO».....	64
1. El concepto de accidente	66
2. El caso <i>Saks</i>	66
3. La cuestión de la «lesión corporal»	69
3.1. El caso <i>Floyd</i>	69
3.2. La cuestión en el Convenio de Montreal de 1999.....	72
4. El carácter «inusual» e «inesperado» del accidente	73
5. El requisito de la «externalidad».....	75
5.1. Introducción	75
5.2. El caso <i>Husain</i>	75
5.3. La contracara del caso <i>Husain</i>	77
6. Los conceptos de «embarque» y «desembarque»	79
7. Conclusiones	81
IV. EL CARÁCTER «EXCLUSIVO» DEL SISTEMA DE RESPONSABILIDAD POR DAÑOS EN EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL.	82
1. Introducción.....	82
2. La evolución de la jurisprudencia	83
3. El caso <i>Sidhu</i>	84
4. El caso <i>Tseng</i>	85
5. Conclusiones	86
V. INDEMNIZACIONES Y LÍMITES	88
VI. QUIEBRE DE LOS LÍMITES INDEMNIZATORIOS Y CLÁUSULAS EXONERANTES	90
1. Quiebre de los límites.....	90
2. Exoneración	91
VII. CONCLUSIÓN.....	94
CAPÍTULO III. EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD APLICABLE POR DAÑOS POR RETRASO EN EL TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS, por Norberto Luongo	95
I. INTRODUCCIÓN. CONCEPTO Y PRECISIONES.....	95
II. EL CONVENIO DE MONTREAL DE 1999	97

	<u>Pág.</u>
1. Generalidades. Retraso.....	97
2. Daños indemnizables.....	100
3. Exoneraciones	105
III. EL REGLAMENTO (CE) NÚM. 261/2004, DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, DE 11 DE FEBRERO	107
1. Introducción general. Ámbito de aplicación	107
2. Remedios previstos y otras características salientes	109
2.1. Derecho a la atención.....	111
2.2. Derecho al reembolso.....	111
3. Elaboración jurisprudencial acerca del Reglamento 261/2004	112
4. Opiniones críticas y proyecto de reforma.....	117
IV. LA JURISPRUDENCIA EN ESTADOS UNIDOS	119
V. CONDICIONES GENERALES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE. CLÁUSULA DE EXONERACIÓN	121
VI. CONCLUSIÓN.....	124

CAPÍTULO IV. LA VALORACIÓN DE LOS DAÑOS EN EL TRANSPORTE AÉREO DE PERSONAS, por Irene Nadal Gómez

	127
I. EL ORIGEN DEL DAÑO AL PASAJERO Y SU RELACIÓN CON LA INDEMNIZACIÓN: EL NACIMIENTO DEL DERECHO A INDEMNIZAR.....	127
II. LA VALORACIÓN DEL DAÑO POR LESIONES O MUERTE DEL PASAJERO	131
1. La cuantificación del daño en la normativa aplicable.....	131
2. Criterios para la valoración del daño corporal en el Derecho español...	133
2.1. El sistema para la valoración de daños y perjuicios causados a las personas en los accidentes de circulación y su aplicación a otro tipo de accidentes.....	135
2.2. La valoración del daño corporal con causa en los accidentes aéreos en la jurisprudencia española.....	138
2.3. Algunas consideraciones críticas y perspectivas de aplicación de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación (BOE 23 de septiembre)	143
III. LA VALORACIÓN DEL DAÑO EN SUPUESTOS DE PÉRDIDA O DAÑOS AL EQUIPAJE.....	147
1. Los daños morales	150
2. Los daños materiales	152
3. Un supuesto particular: los daños a los animales transportados.....	153
IV. LA VALORACIÓN DEL DAÑO EN SUPUESTOS DE <i>OVERBOOKING</i> , DENEGACIÓN DE EMBARQUE, CANCELACIÓN O GRANDES RETRASOS	155
1. Daños morales.....	158
2. Daños materiales	161

	<u>Pág.</u>
CAPÍTULO V. EL TRANSPORTE DE EQUIPAJE: ÁMBITO Y EXTENSIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR AÉREO POR PÉRDIDA, DESTRUCCIÓN, DAÑOS O RETRASO, por María Cruz Mayorga Tolledo	163
I. INTRODUCCIÓN	163
II. RÉGIMEN JURÍDICO	166
III. DEL CONTRATO.....	168
1. Naturaleza jurídica	168
2. El equipaje como elemento del contrato	171
IV. RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA	174
1. Clases de responsabilidad	174
1.1. Responsabilidad por daños, pérdida o destrucción	175
1.2. Responsabilidad por retraso	178
2. Presupuestos de la responsabilidad.....	180
2.1. Incumplimiento contractual	180
2.2. Daño indemnizable	181
2.3. Reclamación del pasajero	183
3. Extensión y limitación de la responsabilidad.....	185
3.1. Cláusulas contractuales	185
3.2. Cuantía de la indemnización	186
3.3. Alcance de la indemnización	190
 CAPÍTULO VI. RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA AÉREO POR DENEGACIÓN DE EMBARQUE, CANCELACIÓN DEL VUELO Y ACOMODO EN CLASE DISTINTA DE LA CONTRATADA, por M.^a Belén González Fernández	 193
I. EL SISTEMA DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA AÉREO ANTE EL INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE O SU CUMPLIMIENTO DEFECTUOSO	193
II. LA DENEGACIÓN DE EMBARQUE, LA CANCELACIÓN DEL VUELO Y EL ACOMODO EN CLASE DISTINTA DE LA CONTRATADA COMO SUPUESTOS DE HECHO DETERMINANTES DE LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA AÉREO.....	198
1. Presupuestos comunes.....	198
2. La denegación de embarque	201
3. La cancelación de vuelos	204
4. El acomodo en clase distinta de la contratada.....	209
III. CONTENIDO DE LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA AÉREO.....	210
IV. BIBLIOGRAFÍA	217

	<u>Pág.</u>
CAPÍTULO VII. OBLIGACIONES DE INFORMACIÓN Y ASISTENCIA EN EL TRANSPORTE AÉREO DE PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA, por Patricia G. Benavides Velasco	221
I. INTRODUCCIÓN	221
II. LA NORMATIVA COMUNITARIA DE PROTECCIÓN A LOS PASAJEROS.....	225
1. Normas sobre compensación y asistencia.....	225
2. Normas de aplicación a las personas con movilidad reducida —PMR—.	228
III. ÁMBITO SUBJETIVO DE APLICACIÓN DEL REGLAMENTO COMUNITARIO SOBRE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD O MOVILIDAD REDUCIDA EN EL TRANSPORTE AÉREO	233
IV. DERECHO DE INFORMACIÓN RECONOCIDO AL PASAJERO Y TRANSMISIÓN DE LA INFORMACIÓN	235
V. DERECHOS DE ASISTENCIA RECONOCIDOS A LOS PASAJEROS CON DISCAPACIDAD O CON MOVILIDAD REDUCIDA	239
1. El derecho de asistencia, las normas de calidad y la necesaria formación del personal	239
2. Derecho de asistencia en el aeropuerto.....	240
3. Derechos de asistencia en la aeronave	242
4. Responsabilidad por pérdida o daños de equipos de movilidad	244
VI. INFORMACIÓN Y ASISTENCIA A LOS PMR EN LOS SUPUESTOS DE DENEGACIÓN DE EMBARQUE, CANCELACIÓN Y GRAN RETRASO DE VUELOS Y SU PROYECTADA REGULACIÓN.....	247
VII. BIBLIOGRAFÍA	251
 CAPÍTULO VIII. ASPECTOS PROCESALES DE LAS ACCIONES POR RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA AÉREO DE PASAJEROS, por María Jesús Guerrero Lebrón y Carlos Villacorta Salís	 255
I. INTRODUCCIÓN	256
II. LA JURISDICCIÓN COMPETENTE	256
1. La elección por el demandante de la competencia judicial internacional: las cuatro jurisdicciones.....	256
2. La quinta jurisdicción introducida por el Convenio de Montreal	260
3. La doctrina del <i>Forum non Conveniens</i>	262
4. El transporte aéreo como parte de un contrato de viaje combinado: la elección del foro en ese supuesto.....	264
5. Las posibilidades en caso de múltiples transportistas y con otros demandados	267
6. La determinación de la competencia territorial y objetiva en la jurisdicción española	268
6.1. La competencia por razón de la materia	268
6.2. La acción directa contra el asegurador	269
6.3. La jurisdicción competente para conocer de la acción del tripulante que sufre un accidente <i>in itinere</i>	270

	<u>Pág.</u>
III. LAS CONDICIONES DE EJERCICIO DE LAS ACCIONES DE RESPONSABILIDAD: LA PROTESTA	273
IV. LOS PLAZOS PARA EL EJERCICIO DE LAS ACCIONES	274
1. Planteamiento del debate en torno a Varsovia y Montreal.....	274
2. La jurisprudencia en España.....	274
3. La situación en el Derecho comparado.....	275
3.1. Reino Unido.....	275
3.2. Estados Unidos	276
3.3. Italia.....	277
3.4. La excepción: Francia.....	278
3.5. Otras jurisdicciones.....	279
3.6. El Convenio de Montreal en tanto que Derecho comunitario: ¿un nuevo orden?	280
4. El plazo para el ejercicio de otras acciones	281
V. LA ACUMULACIÓN DE ACCIONES Y DE PROCESOS.....	282
1. Consideraciones generales	282
2. La acumulación de acciones en el Convenio de Montreal	283
3. La acumulación de las acciones en la LEC.....	283
4. La acumulación de procesos o acumulación de acciones sobrevenida y el litisconsorcio.....	285
4.1. Consideraciones generales.....	285
4.2. Sobre la existencia de cuestiones prejudiciales	286
4.3. Sobre el riesgo de sentencia con pronunciamientos contradictorios, incompatibles o mutuamente excluyentes	286
5. Litisconsorcio necesario entre una acción contra el transportista y otra contra un tercero responsable.....	287
VI. LA PREJUDICIALIDAD PENAL.....	289
1. Principios	289
2. Requisitos formales	290
VII. EL ESTABLECIMIENTO DE UN PROCEDIMIENTO EXTRAJUDICIAL DE RESOLUCIÓN DE LITIGIOS	291
VIII. BIBLIOGRAFÍA	295
 CAPÍTULO IX. CONDICIONES GENERALES DE LA CONTRATACIÓN EN EL TRANSPORTE AÉREO. ESPECIAL CONSIDERACIÓN A LAS CLÁUSULAS ABUSIVAS, por Trinidad Vázquez Ruano	
I. INTRODUCCIÓN	299
II. CONDICIONES GENERALES DE LA CONTRATACIÓN Y CLÁUSU- LAS ABUSIVAS.....	302
1. Delimitación conceptual.....	302
2. Las cláusulas abusivas	306
III. EL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO Y LAS CONDICIONES GENERALES.....	308

	<u>Pág.</u>
1. Régimen jurídico de las condiciones generales de la contratación en el transporte aéreo	309
2. Cláusulas abusivas en el contrato de transporte aéreo	311
2.1. Cláusulas contrarias a normas imperativas	311
2.2. La cláusula referente al coste de emisión del billete de transporte aéreo o « <i>service fee</i> »	316
2.3. La cláusula referente a la denegación del embarque y cancelación o retraso del vuelo	320
2.4. La cláusula <i>no show</i>	323
2.5. Otras posibles cláusulas abusivas	325
IV. CONCLUSIONES.....	328
V. BIBLIOGRAFÍA	329

CAPÍTULO X. LA RESPONSABILIDAD DE AEROPUERTOS, CONTROLADORES Y COMPAÑÍAS DE *HANDLING*, por Lourdes Moreno Liso 333

I. INTRODUCCIÓN	333
II. AEROPUERTOS	336
1. Consideraciones generales	336
1.1. Concepto de aeropuerto	336
1.2. El reparto de competencias y responsabilidades	337
2. La responsabilidad de los aeropuertos españoles	340
2.1. ¿Responsabilidad patrimonial pública o privada?	340
2.2. Otros supuestos especialmente conflictivos	347
2.2.1. En los Parkings	347
2.2.2. Daños colaterales	348
2.2.3. Los pasajeros con movilidad reducida	349
2.3. Los Códigos de conducta	350
3. Conclusión	351
III. SERVICIOS DE ASISTENCIA EN TIERRA O EMPRESAS DE <i>HANDLING</i>	351
1. La responsabilidad frente a quien contrató sus servicios y frente a terceros.....	353
2. Los pactos de exoneración de responsabilidad de las empresas de <i>handling</i>	355
IV. LOS CONTROLADORES AÉREOS	358
1. ¿Responsabilidad administrativa o civil?	358
2. Responsabilidad civil <i>ex delicto</i>	362
V. OTRO PERSONAL DEL AEROPUERTO	363

	<u>Pág.</u>
CAPÍTULO XI. LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL FABRICANTE DE AERONAVES: UNA MIRADA MÁS AERONÁUTICA, por Rodrigo Hananías Castillo.....	365
I. INTRODUCCIÓN	365
II. RÉGIMEN APLICABLE A LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL FABRICANTE DE AERONAVES.....	367
1. Su inclusión en la responsabilidad civil del fabricante de productos defectuosos en Estados Unidos	367
1.1. Explicación	367
1.2. La responsabilidad objetiva o <i>strict liability</i>	367
1.3. La responsabilidad basada en la negligencia.....	371
1.4. La responsabilidad por incumplimiento de garantías contractuales (<i>warranty</i>).....	372
1.5. La defensa del «estado de arte»	373
2. Su inclusión en la responsabilidad civil del fabricante de productos defectuosos en la Unión Europea.....	373
III. ALGUNOS RASGOS DISTINTIVOS DE LA SEGURIDAD EN LA AVIACIÓN	374
1. La seguridad como bien jurídico supremo	374
2. La doctrina de la <i>just culture</i>	375
3. La aeronave como producto potencialmente falible.....	376
4. La aeronave, un producto de adquisición o utilización restringida.....	377
IV. DE LAS DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD (AD) Y LOS BOLETINES DE SERVICIO (SB)	377
1. El Anexo 8 al Convenio de Chicago.....	377
2. Las Directivas de Aeronavegabilidad.....	378
3. Los Boletines de Servicio.....	379
4. Una práctica o uso aeronáutico.....	379
5. Su oportunidad.....	380
V. EL PROCEDIMIENTO DE <i>RECALL/RETROFIT</i>	381
VI. LA INEFICACIA DEL CONTRATO DE COMPRAVENTA DE AERONAVE ANTE UN SB, DA O <i>RETROFIT</i>	385
VII. CONCLUSIONES.....	384
VIII. BIBLIOGRAFÍA	384
 CAPÍTULO XII. ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS DE LOS ACCIDENTES DE LA AVIACIÓN CIVIL Y A SUS FAMILIARES, por Nieves López Santana	 387
I. DISPOSICIONES APLICABLES	387
1. El Derecho español sobre asistencia a las víctimas de los accidentes de la aviación civil y a sus familiares. Normas aplicables y su ordenación.	387
2. La política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y sus familiares.....	392

	<u>Pág.</u>
II. LA ASISTENCIA EN ESPAÑA A LAS VÍCTIMAS DE LOS ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL Y SUS FAMILIARES	396
1. La actuación del Estado español.....	396
2. Sujetos participantes	397
2.1. Los destinatarios de la asistencia: las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares	397
2.1.1. Las víctimas	397
2.1.2. Los familiares de las víctimas	400
2.2. Los prestadores de asistencia y organigrama específico de atención.....	401
3. Medidas concretas de asistencia	405
3.1. Medidas preventivas.....	405
3.2. Medidas durante la situación de emergencia	409
3.3. Medidas posteriores a la situación de emergencia.....	413
CAPÍTULO XIII. TRANSPORTE AÉREO Y PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES: ESPECIAL CONSIDERACIÓN A LOS PASSENGER NAME RECORD (PNR), por Patricia Márquez Lobillo	415
I. EL DERECHO A LA PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES EN EL TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS: ¿SEGURIDAD <i>VERSUS</i> PROTECCIÓN?	416
II. DEL CONCEPTO DE DATOS PERSONALES Y DE SU CONCRECIÓN EN EL ÁMBITO DE LOS DATOS FACILITADOS POR EL PASAJERO.	419
III. LOS DEBERES DE LAS COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE AÉREO RESPECTO DE LOS DATOS PERSONALES RECABADOS DE LOS PASAJEROS EN EL MARCO DE UN CONTRATO DE PASAJE: ALGUNAS CONSIDERACIONES	421
IV. OBLIGACIONES DEL TRANSPORTISTA CONTEMPLADAS EN LAS NORMAS ESPECÍFICAS DE DERECHO AÉREO Y PROTECCIÓN DE DATOS DE CARÁCTER PERSONAL.....	424
1. El deber del transportista de portar una lista de pasajeros y de la tripulación.....	424
2. Protección de datos e investigación de accidentes e incidentes en la aviación civil.....	425
3. Protección de datos y obligación de combatir la inmigración ilegal y garantizar la seguridad pública	426
V. ¿PROTECCIÓN DE DATOS Y PREVENCIÓN DE LA DELINCUENCIA TERRORISTA? EL PASSENGER NAME RECORD (PNR)	428
1. La creación de un Registro de Nombre de Pasajeros europeo: la difícil decisión que se eterniza o que se ralentiza.....	428
1.1. La fundamentación de la necesidad de crear un PNR y su relación con el derecho a la protección de datos	428
1.2. Examen de la Propuesta de Directiva PNR desde la perspectiva del derecho a la protección de datos personales	430

	<u>Pág.</u>
2. Transferencia Internacional de datos personales: especial referencia a la transferencia del registro PNR	433
2.1. Transferencia Internacional de datos: la garantía de un nivel de tutela equivalente como <i>conditio sine qua non</i>	433
2.2. Los Acuerdos con terceros Estados sobre transferencia de los registros PNR: especial consideración de los problemáticos Acuerdos con Estados Unidos	434
VI. BIBLIOGRAFÍA	440
CAPÍTULO XIV. RESPONSABILIDAD DE LAS COMPAÑÍAS POR LA SEGURIDAD DE LOS PASAJEROS Y TERCEROS FRENTE A ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA, por Anna Konert	443
I. INTRODUCCIÓN	443
II. COMPENSACIÓN POR LOS DAÑOS CAUSADOS POR LOS TERRORISTAS SEGÚN EL DERECHO INTERNACIONAL	447
III. COMPENSACIÓN POR LOS DAÑOS CAUSADOS POR LOS TERRORISTAS DE ACUERDO CON LA LEGISLACIÓN NACIONAL DE ALGUNOS PAÍSES	450
IV. CONCLUSIÓN.....	455
CAPÍTULO XV. LA PROTECCIÓN DEL PASAJERO FRENTE A LAS RESTRICCIONES A LA COMPETENCIA DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS, por Eugenio Olmedo Peralta	457
I. LA POSICIÓN DE LOS PASAJEROS EN LA IMPLEMENTACIÓN (ACTIVA) DEL DERECHO DE LA COMPETENCIA EN EL TRANSPORTE AÉREO: EL MARCO DE LA APLICACIÓN PRIVADA DE LA NORMATIVA <i>ANTITRUST</i>	458
1. Brevísimas síntesis de la normativa sobre competencia aplicable al sector aéreo: un pasado particular, un presente general	461
2. Mecanismos públicos y privados para la defensa de la competencia ...	465
II. LAS RESTRICCIONES A LA COMPETENCIA EN EL TRANSPORTE AÉREO Y SUS EFECTOS SOBRE EL MERCADO.....	469
1. La definición del mercado de referencia en el transporte aéreo de pasajeros	469
1.1. Modelos de negocio en el transporte aéreo de pasajeros.....	472
1.2. Tipologías de pasajeros: <i>premium</i> , <i>time-sensitive</i>	474
1.3. El criterio de O&D.....	474
2. Principales conductas de las compañías aéreas contrarias a la normativa sobre competencia	476
2.1. Las alianzas estratégicas como posible marco para los acuerdos.	477
2.2. Fijación de precios	480
2.3. Reparto de mercados.....	482
2.4. Condiciones del servicio.....	483

	<u>Pág.</u>
III. EJERCICIO DE LAS ACCIONES PARA RECLAMAR DAÑOS POR LOS CONSUMIDORES: EL PASAJERO COMO CONSUMIDOR.....	484
1. El pasajero como comprador directo o como comprador indirecto.....	488
2. Derecho al pleno resarcimiento.....	489
IV. PROBLEMAS PROCESALES DE LA APLICACIÓN PRIVADA DEL DERECHO DE LA COMPETENCIA EN GENERAL Y EN EL SECTOR AÉREO EN PARTICULAR.....	491
1. Racionalidad de la acción: dificultad de que las acciones sean promovidas por los pasajeros singularmente considerados. El uso de los recursos colectivos y las asociaciones de consumidores.....	491
1.1. La acción colectiva.....	493
1.2. Identificación de los damnificados: sistemas <i>opt-in</i> y <i>opt-out</i>	496
1.3. Legitimación para instar las acciones colectivas: Asociaciones de consumidores.....	498
1.4. La posibilidad de «adquirir» la reclamación.....	500
1.5. Costes del proceso.....	500
1.6. Prescripción de la acción.....	501
1.7. Métodos alternativos de resolución de conflictos.....	502
2. La interposición de la acción de daños y la constatación de la conducta anticompetitiva.....	503
2.1. <i>Follow-on actions</i>	504
2.2. <i>Stand alone actions</i>	505
3. Prueba y cuantificación del daño, relación de causalidad e imputabilidad a las compañías aéreas u otros agentes del mercado.....	506
4. Responsabilidad conjunta y solidaria de las empresas que hayan infringido la normativa de competencia.....	508
5. Consideración particular de los casos transnacionales.....	508
V. BIBLIOGRAFÍA.....	509

CAPÍTULO XVI. LA PROTECCIÓN DEL PASAJERO EN EL CONTRATO DE VIAJE COMBINADO Y EN LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS ASISTIDOS DE VIAJE: LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA AÉREO Y DE LOS OPERADORES TURÍSTICOS, por Juan Ignacio Peinado Gracia.....

I. EL TRANSPORTE AÉREO COMO ELEMENTO DE UN CONTRATO DE VIAJE COMBINADO O COMO COMPONENTE DE UN SERVICIO ASISTIDO DE VIAJE.....	514
II. CAMBIOS EN LA INDUSTRIA, CAMBIOS EN LAS NORMAS: LA ADAPTACIÓN DE LA REGULACIÓN DE LOS VIAJES COMBINADOS A LA ERA DIGITAL.....	516
1. El nuevo papel de las compañías aéreas en la oferta de servicios turísticos.....	519
2. Objetivos perseguidos por la nueva Directiva.....	522
3. La modificación de la Directiva según un enfoque gradual.....	523

	<u>Pág.</u>
4. Modelos de viaje comprendidos en la nueva Directiva: la incorporación de los «paquetes dinámicos»	524
4.1. Viajes combinados	524
4.1.1. La combinación previa, a petición o según la selección del viajero	526
4.1.2. La combinación mediante contratos separados y los paquetes dinámicos.....	527
4.2. Servicios asistidos de viaje o servicios de viaje vinculados (art. 3.5)	528
4.3. Servicios que no quedan cubiertos por el ámbito de la propuesta de Directiva.....	529
III. EL CONCEPTO DE «VIAJERO» DE LA PROPUESTA DE DIRECTIVA.	531
IV. OBLIGACIONES DEL ORGANIZADOR DEL VIAJE COMBINADO Y DE LA COMPAÑÍA AÉREA PRESTADORA DEL TRANSPORTE EN UN VIAJE COMBINADO	532
1. La relación contractual entre la compañía aérea y el organizador del viaje combinado	533
2. Información precontractual	535
3. Emisión de los títulos de transporte.....	537
4. Modificación del contrato antes del inicio del viaje.....	537
4.1. Cesión a otro viajero	537
4.2. Modificación del precio.....	539
4.3. Modificación del clausulado	539
4.4. Rescisión del contrato por voluntad del viajero.....	540
4.5. Rescisión del contrato por causa justificada	542
5. Protección de los pasajeros ante errores en la reserva.....	543
6. Cambio de las condiciones del viaje combinado durante la ejecución del mismo.....	543
7. Obligaciones en caso de cancelación y retraso de los vuelos	544
8. Deber de asistencia.....	545
9. Compensación de los daños.....	546
10. Comunicaciones con el organizador a través del minorista	547
11. Responsabilidad en caso de insolvencia del transportista.....	547
V. OBLIGACIONES DEL PRESTADOR DE SERVICIOS ASISTIDOS DE VIAJE.....	549
VI. RÉGIMEN DE RESPONSABILIDADES DEL ORGANIZADOR DEL VIAJE COMBINADO Y DEL TRANSPORTISTA AÉREO	550
1. Conexiones entre la responsabilidad del organizador, del minorista y de la compañía aérea en la prestación de un viaje combinado.....	550
2. Concurrencia de acciones para proteger los derechos de los pasajeros.	554
3. La extensión de la limitación de responsabilidad del transportista al organizador del viaje combinado	556
VII. BIBLIOGRAFÍA	558

	<u>Pág.</u>
CAPÍTULO XVII. LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA AÉREO EN LA AVIACIÓN EJECUTIVA O DE NEGOCIOS, por Gema Díaz Rafael	561
I. INTRODUCCIÓN	561
II. CONCEPTO DE AVIACIÓN EJECUTIVA O DE NEGOCIOS	562
1. Características generales.....	562
2. Diferenciación entre lo público y lo privado; transporte aéreo comercial y no comercial.....	563
3. El chárter aéreo y las operaciones no regulares.....	565
III. RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA AÉREO EN LA AVIACIÓN EJECUTIVA O DE NEGOCIOS.....	567
1. El contrato de chárter aéreo	567
1.1. Cláusulas generales	567
1.2. Cláusulas especiales	567
2. La figura del <i>broker aéreo</i>	569
3. La aplicación del Convenio de Montreal de 1999 y su relación con la normativa comunitaria relativa a la responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros	570
3.1. La aplicación del Convenio de Montreal de 1999.....	570
3.2. El Reglamento comunitario (EU) núm. 889/2002 de responsabilidad de las compañías aéreas y su relación con el CM de 1999.....	571
3.3. El Reglamento comunitario (EU) núm. 261/2004, de medidas asistenciales de los pasajeros	572
IV. CONCLUSIONES.....	574
V. BIBLIOGRAFÍA	575

PRESENTACIÓN

Doce años después de la entrada en vigor del Convenio de Montreal (4 de noviembre de 2003) y diez desde la publicación de mi primera monografía sobre la responsabilidad del transportista aéreo (*La responsabilidad contractual del porteador aéreo en el transporte de pasajeros*, Valencia, Tirant Lo Blanch, 2005, ISBN 84-8456-226-3, 484 páginas y prólogo de Alberto DÍAZ MORENO), ve la luz esta obra colectiva que es buena muestra de la evolución de la materia y del progreso científico y profesional en el último decenio de quien esto escribe.

El volumen persigue un doble objetivo. Por un lado, la puesta al día y análisis de todas las modificaciones normativas, resoluciones jurisprudenciales y aportaciones doctrinales que han aparecido con posterioridad a la fecha de publicación de la obra antes citada. Por otro, adentrarnos en aquellos aspectos que no fueron objeto de examen en ese primer trabajo monográfico, que supuso un afianzamiento en la apasionante línea de investigación en la que trabajo desde entonces, orientada en torno al mundo del Derecho aéreo (antes, en cualquier caso, ya había dado tímidos pasos en ese campo publicando algunos trabajos en forma de artículos).

Las novedades no se ciñen exclusivamente a la materia. Por lo que se refiere a la metodología, en esta ocasión la obra se ha concebido como un trabajo en equipo. Convencidos de la conveniencia de sumar esfuerzos y del enriquecimiento que ello supone, se han incorporado otras perspectivas que contribuyen a dibujar un cuadro más completo.

La responsabilidad del transportista aéreo y la protección de los pasajeros es una muestra de continuidad en un doble sentido. En lo que al objeto de interés científico se refiere, el continuismo se aprecia porque supone una prolongación de la temática investigada desde hace años, con la novedad de que esta vez se trata de un trabajo colectivo, no de una tarea personal, y que amplía el campo de análisis desde una visión puramente *iusprivatista* a perspectivas multidisciplinarias, que enriquecen el resultado final. Nos mueve la certeza de ser mucho más conscientes, en el momento presente, de la verdadera dimensión de la materia y de la envergadura de la tarea que queda por hacer en el Derecho aéreo, al menos en el ámbito académico. Respecto a la normativa en la que se centra el estudio, continúa el desarrollo del Convenio de Varsovia, el cual, a pesar de haber sido

firmado en 1929 y sustituido por el de Montreal en un gran número de Estados, está en su germen, y en el del convencimiento de la comunidad aeronáutica internacional que concibe estas materias de manera global (ejemplo paradigmático de la afirmación anterior es la evolución histórica de la normativa con la que se abre el estudio).

No obstante el éxito indudable del Convenio de Montreal, este texto ha seguido dejando fuera cuestiones que merecen tratamiento, y que, de hecho, ante la falta de una legislación uniforme se regulan en la mayoría de los sistemas jurídicos con normativa nacional, o, como en el caso de la Unión Europea, con fuentes supranacionales. Así sucede con las cancelaciones, las denegaciones de embarque, los grandes retrasos y los cambios de clase de los que también nos ocupamos. Y precisamente en el caso de todas estas materias que son objeto de atención por el Reglamento (CE) núm. 261/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos hay en curso una Propuesta de modificación por parte de la Comisión Europea, de 13 de marzo de 2013. Igualmente se dedica un capítulo al estudio del Reglamento CE núm. 1107/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio, sobre los derechos de las personas con discapacidad. También hemos considerado conveniente incluir el tratamiento de los viajes combinados, porque la mayoría de los servicios turísticos suelen incorporar un contrato de transporte aéreo, y porque el panorama actual del mercado de distribución del transporte aéreo nada tiene que ver con el de hace pocos años. Las compañías aéreas comercializan ahora sus productos a través de Internet y además su oferta no se circunscribe a los servicios de transporte aéreo, sino que en algunos casos prestan un auténtico servicio asistido de viajes, ofreciendo los indicados paquetes turísticos. Todo ello justifica que la normativa tuitiva del viajero esté en proceso de revisión [Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los viajes combinados y los servicios asistidos de viaje, por la que se modifican el Reglamento (CE) núm. 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE] y que hayamos decidido que se incluya en un capítulo de esta obra.

En el presente trabajo a los aspectos que se abordan en un estudio clásico de la normativa convencional (daños personales, retrasos, incidencias con el equipaje) hemos querido incorporar otras materias estrechamente relacionadas, pero que necesariamente han de completarse con normativa nacional. Es el caso de los aspectos procesales vinculados al ejercicio de las acciones reconocidas en los Convenios (jurisdicciones competentes, acumulación de acciones, plazos para su ejercicio); de las cláusulas de las condiciones generales de los contratos predispuestos por las compañías aéreas (y su control de incorporación y de contenido) y de las declaradas abusivas (cuando se rompe el equilibrio negocial entre las partes); o de la valoración de los daños personales. Cuestión esta última de máxima actualidad por la reciente aparición de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidente de circulación, que entra en vigor el 1 de enero de 2016, y que, sobre la base jurisprudencial previa, se aplicará a ámbitos no recogidos en

la norma, como es el caso de la valoración del daño corporal en los accidentes aéreos.

También ha sido objeto de tratamiento la asistencia a las víctimas, que para los accidentes aéreos cuenta con una regulación específica desde la aparición del Real Decreto 623/2013, de 2 de agosto, de asistencia a las víctimas de accidentes de la aviación y sus familiares, desarrollado posteriormente por la Resolución de 14 de mayo de 2014, de la Subsecretaría, por la que se aprueba el Protocolo de coordinación para la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y sus familiares, normativa que hace recaer numerosas obligaciones sobre las compañías aéreas.

Muy vinculada a la responsabilidad del transportista aéreo, en la medida en que realizan actividades que resultan auxiliares a la principal, se encuentra la de los gestores de aeropuertos, controladores, compañías de *handling* y fabricantes, materias todas ellas que también desarrollamos en esta obra. Todos estos sujetos, aun cuando la reclamación sea presentada en primer término ante la compañía, pueden acabar siendo los responsables finales, dado que ninguna previsión existe en los Convenios que se ocupan de la responsabilidad del transportista, que impida repetir contra los verdaderos responsables.

Por otro lado, hemos abordado aspectos de la responsabilidad del transportista que no son habituales en las obras que encontramos sobre la materia. Es el caso, entre otros que se presentan a continuación, del régimen sobre el tratamiento de los datos que las compañías aéreas han de recopilar, y bajo ciertas condiciones transferir, para cumplir las obligaciones que, en aras de la protección de la seguridad aérea se les imponen. Regular estas cuestiones encontrando el equilibrio de los intereses en conflicto, como pueden ser la protección de la privacidad, en el más amplio sentido de este término, con la preservación de la seguridad, que se hace necesario en los entornos aerocomerciales, no resulta tarea sencilla, como lo prueba la tramitación de la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la utilización de datos del registro de nombres de los pasajeros para la prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de delitos terroristas y delitos graves, que parece estar eternizándose.

También se estudia la posible responsabilidad de las compañías aéreas por lo que la Organización de la Aviación Civil Internacional denomina «actos de interferencia ilícita» y que se definen en el anexo 17 al Convenio de Chicago como los actos o tentativas destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil, incluyendo el apoderamiento ilícito de aeronaves, la destrucción de una aeronave en servicio, la toma de rehenes a bordo, etc. Esta responsabilidad, que está tratada en Convenios que han sido ratificados por España y por un amplio número de países y que aparece configurada con un régimen uniforme, ha sido también nuevamente cuestionada, en la medida en que recientes acontecimientos revelan, por desgracia, que la aviación comercial se convierte en objetivo de ciertos grupos terroristas. A ello responden, en los últimos tiempos, el Convenio de Beijing, de 10 de septiembre de 2010, para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional; el Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves de 2010 y el Protocolo

para la reforma del Convenio de Tokio, firmado en Montreal el 4 de abril de 2014 en el que, por primera vez, se alude en un texto internacional a la figura, ya sobradamente conocida, de los IFSO: *In Flight Security Officers* (Oficiales de Seguridad a Bordo).

En otro orden de consideraciones hemos dedicado un capítulo a mostrar cómo pueden afectar a los pasajeros las restricciones a la competencia en el mercado del transporte aéreo comercial, dado que el Derecho proporciona mecanismos que permiten que los pasajeros puedan obtener compensaciones por los daños que hayan sufrido como consecuencia de conductas restrictivas de la competencia que hayan llevado a cabo transportistas. Estos mecanismos, además, están en fase de armonización comunitaria en virtud de la llamada Directiva de daños *antitrust*, o Directiva 2014/104/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de noviembre, relativa a determinadas normas por las que se rigen las acciones por daños en virtud del Derecho nacional, por infracciones del Derecho de la competencia de los Estados miembros y de la Unión Europea.

Por último nos ha parecido interesante incluir la responsabilidad del transportista aéreo en las operaciones *on demand aircraft charter services*, también llamadas de aviación ejecutiva, ya que estos servicios se prestan habitualmente por *brokers* y operadores aéreos especializados que determinan las condiciones en que se prestan y su peculiar régimen de responsabilidad.

En definitiva, con el libro que aquí se presenta se ponen de manifiesto los resultados obtenidos con el subproyecto de investigación «Responsabilidad y seguridad en el transporte aéreo. Especial referencia a la protección del pasajero», que dirijo y que se integra en el proyecto coordinado «La eficiencia del transporte como objetivo de la actuación de los poderes públicos: competencia, liberalización y responsabilidad» (del que la profesora María Victoria PETIT LAVALL es investigadora principal), con el que obtuvimos financiación del Ministerio de Economía y Competitividad para el período 2013-2015 y del que forman parte la mayoría de los autores que han contribuido a esta publicación. No obstante, junto a los miembros del proyecto, a quienes agradezco desde aquí que en su momento aceptaran integrarse en mi equipo y trabajar codo con codo en las distintas tareas que hemos ido planificando, hemos incorporado otras plumas que, traspasando el ámbito del Derecho mercantil (en el que tiene su origen este proyecto), refrescando la visión académica al incorporar su perspectiva extrauniversitaria, y/o ampliando horizontes más allá de nuestras fronteras (en un tema como éste, que necesariamente ha de tener un enfoque global), conforman el resto de los autores de la obra colectiva que tienen por delante.

María Jesús GUERRERO LEBRÓN
Espartinas, 29 de noviembre de 2015

CAPÍTULO I

RÉGIMEN JURÍDICO: DEL SISTEMA DE VARSOVIA AL CONVENIO DE MONTREAL

Carmen ROJO ÁLVAREZ-MANZANEDA

*Profesora contratada doctora
Acreditada al Cuerpo de Profesores Titulares de Universidad
Departamento de Derecho Mercantil
Universidad de Granada*

SUMARIO: I. INTRODUCCIÓN.—II. LA UNIFORMIZACIÓN DEL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL EN MATERIA DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA Y PROTECCIÓN DEL VIAJERO: 1. La originaria política aerocomercial seguida en la disciplina. 2. La contraposición de intereses: la ruptura entre el marco normativo y la práctica contractual. 3. El papel de la industria aeronáutica en el proceso legislativo en materia de responsabilidad del transportista aéreo internacional y protección de los viajeros.—III. RÉGIMEN JURÍDICO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL TRANSPORTISTA AÉREO INTERNACIONAL Y LA PROTECCIÓN A LOS VIAJEROS: EL CONVENIO DE MONTREAL DE 1999 EN MATERIA DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA POR DAÑOS A LOS PASAJEROS: 1. Ámbito de aplicación. 2. Normas sobre responsabilidad. 3. Competencia judicial: la quinta jurisdicción.—IV. GRADO DE CONCILIACIÓN DEL RÉGIMEN JURÍDICO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL TRANSPORTISTA AÉREO INTERNACIONAL CON RESPECTO A OTROS INSTRUMENTOS NORMATIVOS APLICABLES AL SISTEMA: 1. Con el fenómeno de la autorregulación: las condiciones generales de IATA (*Internacional Air Transport Association*), y los acuerdos alcanzados por las compañías aéreas en torno a la cuestión de la responsabilidad del transportista frente al pasajero en caso de accidente. 2. Con el proceso de regionalización del Derecho regulador de la responsabilidad del transportista aéreo en la Unión Europea.

I. INTRODUCCIÓN

La Comunidad Internacional y los Estados en el ámbito interno se han preocupado desde los inicios de la aviación comercial por instaurar unas reglas de responsabilidad aplicables al transportista aéreo y protectoras del viajero.

Pero ahora bien, en tanto que el mercado aéreo presenta características particulares que requieren de un análisis distinto al de cualquier otro mercado a la

hora de implementar medidas de política a la industria¹, las reflexiones sobre si se ha acometido con éxito la regulación del sistema de responsabilidad civil del transportista aéreo internacional, en aras de su eficacia, oportunidad y adecuación, requieren de la realización de un previo análisis sobre el Convenio y sus antecedentes.

En efecto, de esta forma se plantea como necesario en primer lugar proceder a advertir si el factor del Convenio que permite lograr el éxito de coordinar con excelencia la uniformización del Derecho mercantil internacional, erige su triunfo en torno a soluciones preexistentes en el tráfico, o bien si se configura en base a modificaciones de su contenido.

De igual forma, se hace pertinente, en segundo término, determinar como queda conformada la base del régimen jurídico de responsabilidad civil del transportista aéreo internacional en aras de la búsqueda de la solución más oportuna.

Y además de lo anterior, y en tercer y último lugar pues, también es oportuno observar el grado de conciliación que tal soporte jurídico permite con respecto a otros instrumentos normativos que igualmente son de aplicación en el régimen de responsabilidad del transportista y que provienen de otros procedimientos. Estos son, en primer lugar, 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 IATA (*Internacional 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 accidente², de igual modo que, en segundo término, 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 Unión Europea, y que ha generado un copioso cuerpo normativo sobre esta misma materia.

En aras de la realización de tales acometidos, irán dirigido el siguiente estudio.

II. LA UNIFORMIZACIÓN DEL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL EN MATERIA DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA Y PROTECCIÓN DEL VIAJERO

1. La originaria política aerocomercial seguida en la disciplina

Desde sus orígenes, los diferentes Estados del mundo han tenido el interés de regular y controlar todas las actividades relacionadas con el transporte aéreo.

En efecto, cuando la técnica de la aeronáutica se encontraba en un incipiente desarrollo, y lejos pues, de propiciar aún la utilización de las aeronaves como

¹ Vid. PEINADO GRACIA, J. I., «El contrato de transporte», en MENÉNDEZ MENÉNDEZ, A., y ROJO FERNÁNDEZ-RÍO, A. (dirs.), *Lecciones de derecho mercantil*, Madrid, Aranzadi, 2012, pp. 195 y ss.; MENÉNDEZ, A., «La regulación de los mercados del transporte y las obras públicas», en COSCULLUELA MONTANER, L. (coord.), *Estudios de Derecho público económico. Libro homenaje al Pfr. Dr. Sebastián Martín Retortillo*, Madrid, Civitas, pp. 1176 y ss.

² Vid. *Intercarries Agreements on Passenger Liability*.

medio de transporte de masas, la atención sobre tal actividad se vinculaba a la necesidad de regulación de cuestiones preferentemente de Derecho público. Así pues, eran exponentes de esta orientación la regulación de cuestiones vinculadas a la nacionalidad del aerostato, su matriculación o las reglas internacionales de aterrizaje³.

Puede afirmarse de tal forma, la atención preferente en la regulación de tales aspectos provenientes del Derecho público que en la protección que el ordenamiento jurídico podría dispensar a los pasajeros y ello aún cuando ya se comenzaban a suscitar aspectos de Derecho privado⁴.

La razón de ser de esta orientación primigenia se fundaba en razones vinculadas al alto grado de seguridad requerido por las compañías transportadoras, al elevado valor que poseen los servicios aéreos como símbolos de prestigio nacional al considerarse como parte de la infraestructura del país, al deseo de coordinación del transporte aéreo con los otros medios de transporte, así como a consideraciones vinculadas a la defensa y seguridad nacional⁵.

Con el paso de los años, el transporte aéreo fue asumiendo una creciente relevancia y ello en base a la utilización de las aeronaves como medio de transporte de masas, impulsando el nacimiento y desarrollo de la aviación comercial, y haciendo así necesaria la regulación de cuestiones de Derecho privado, como la responsabilidad del transportista frente a los pasajeros.

Pero ahora bien, la realización con excelencia del acometido de promover un adecuado y eficiente sistema en la regulación del transportista aéreo internacional, se planteaba como una tarea de gran dificultad, en tanto que requería para su éxito de un oportuno soporte jurídico que pudiese hacer frente a los problemas vinculados con el principio de soberanía de las naciones, así como a los derivados del ámbito de la competencia⁶.

³ Son exponentes de esta situación originaria la conferencia internacional de navegación aérea celebrada en París entre el 10 de mayo y el 21 de julio de 1910 (*vid.* HENRY-COUANNIER, A., *Elementos creados de derecho aéreo*, Madrid, Reus, 1929, pp. 3 y ss.; TAPIA SALINAS, L., «Principios jurídicos básicos de la navegación aérea», en VVAA, *Trabajos de derecho aeronáutico y del espacio*, Madrid, Estudios jurídicos, 1978, p. 51; GARCÍA ESCUDERO, J. M., *Las libertades del aire y la soberanía de las naciones*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1951, p. 26), la Convención para la reglamentación de la navegación aérea firmada en París el 13 de octubre de 1913, la Real Orden de 12 de agosto de 1917, las Cláusulas aéreas del Tratado de Versalles firmado el 28 de junio de 1919, la Real Orden de 17 de abril de 1919 sobre navegación civil y aeronaves extranjeras, el Reglamento sobre la navegación aérea anexo al Real Decreto de 25 de noviembre de 1919, así como la Real Orden de 6 de marzo de 1920 sobre matrícula de aeronaves, marcas de matrícula y de nacionalidad.

⁴ En efecto, en el Congreso internacional de aeronáutica celebrado en París en 1889, se debatió si había motivos para la creación de una legislación especial que regulase la responsabilidad de los aeronautas respecto a los pasajeros, al público y a los propietarios de los lugares donde se aterrizase, o si en cambio, estas cuestiones deberían de resolverse conforme a las normas ordinarias del Derecho, tal y como indica HENRY-COUANNIER, A., *Elementos creados de derecho aéreo...*, *op. cit.*, pp. 3 y ss.

⁵ Sobre tales argumentaciones *vid.* WHEATCROFT, S., *Air transport policy*, London, 1964, p. 46.

⁶ Profundizando sobre esta cuestión *vid.* PETIT LAVALL, M.^a V., «La liberalización del transporte aéreo en la Comunidad Europea: Los servicios de asistencia en tierra (*handling*)», *RGD*, núm. 639, 1997, pp. 14170 y ss. *Id.*, *La responsabilidad por daños en el transporte aéreo internacional de mercancías*, Granada, Comares, 2007, p. 23; MORILLAS JARILLO, M. J., *La asistencia en tierra o handling*, Granada, Comares, 2008, p. 9; TULLIO, L., «Liberalizzazione dell'handling e servizio pubblico», *Diritto dei Trasporti*, 2000, p. 524, p. 16.