

TEMA – 1

DERECHO PRIVADO AERONÁUTICO

EXAMEN → El derecho aeronáutico es un derecho especial

INTRODUCCIÓN AL DERECHO DE LA NAVEGACIÓN AÉREA

Concepto: Conjunto de principios y normas jurídicas, es decir, una serie de reglas para regular una serie de relaciones y además hacerlo de forma vinculante/jurídica. En general, el derecho permite ordenar la convivencia, pero no todas las reglas son normas jurídicas. Las normas jurídicas tienen la característica de la obligatoriedad, es decir, que se pueden hacer cumplir a través de las herramientas del Estado. Este derecho regula la navegación aérea y la configuración y la utilización (con qué instrumentos se puede utilizar) de las aeronaves con especial referencia al transporte aéreo de personas y de cosas, así como todas aquellas cuestiones relacionadas con la empresa aérea y con su titular.

Posible definición basada en la regulación actual de la navegación aérea:

“El conjunto de principios y normas jurídicas de Derecho público y de Derecho privado que regulan la navegación aérea y la configuración y utilización de las aeronaves, con especial referencia al transporte aéreo de personas y cosas, así como todas aquellas cuestiones relacionadas con la empresa aérea y con su titular”.

Un cuerpo normativo es un conjunto de normas.

El derecho aeronáutico hace referencia a aspectos dinámicos, este es quizás el nombre más completo, se refiere a todo el conjunto de actividades relacionadas con el vuelo de las aeronaves.

El derecho aéreo es multidisciplinar con normas de naturaleza muy distintas. Existen normas tanto públicas como privadas.

NORMAS DEL ORDENAMIENTO JURÍDICO INTERNO

- **Ordenamiento jurídico:** es el conjunto de todas las normas jurídicas. La regla que no sea una norma jurídica no pertenece al ordenamiento jurídico. Dentro del ordenamiento jurídico existen dos grandes grupos:
 - **Derecho público:** normas que se dirigen a regular las **relaciones de los particulares y el Estado**. El marco de normas básicas del derecho público es el **Derecho Administrativo**. Aquí entra en juego la **Ley de Procedimiento Administrativo**. A su vez, el derecho público se especializa en los siguientes cuerpos:
 - Derecho **tributario**.
 - Derecho **Penal**.
 - Derecho **Procesal** (tribunales y procedimientos tribunales, es decir, cómo se actúa ante los distintos tribunales). Cuando hablamos de la jurisdicción nos referimos a los tribunales. Existe jurisdicción civil, laboral, criminal y la de lo contencioso-administrativa. Recordad que frente al Estado podemos hacer recursos.

En el derecho público las **normas** son **imperativas**, a diferencia del derecho privado donde las normas son dispositivas. (En el derecho aeronáutico hay una gran cantidad de intereses adicionales que hacen que las normas imperativas tengan un gran peso, no obstante, el derecho aeronáutico es en esencia, principalmente, privado).

- **Derecho privado:** normas dirigidas a regular las relaciones **entre los particulares** en la actividad económica, en la construcción profesional de las aeronaves, la explotación del transporte aéreo, etc.

Hablamos principalmente de relaciones entre particulares con una finalidad especulativa.

En el derecho privado encontramos normas dispositivas, es decir, siguen siendo de cumplimiento obligatorio, pero permiten a los particulares a cambiar las normas de manera que ellos estén de acuerdo y prefieran. Es decir, si las partes involucradas no disponen lo contrario, se realizará lo previsto en el contrato, no obstante, al ser normas dispositivas se permite la modificación de manera que se faciliten los contratos y las relaciones entre los particulares.

Principalmente el **derecho civil**, que se encuentra dentro del **código civil**. Este también se especializa en:

- Derecho **mercantil**: a su vez especializado en:
 - Derecho de sociedades
 - Derecho de la competencia.
 - Derecho de la propiedad industrial.
 - Derecho de consumo.
- Derecho **laboral**. Algunos derechos como este o el de consumo son privados ya que el estado decide intervenir para proteger a la parte más débil, como puede ser un trabajador o un consumidor frente a las grandes empresas.

LAS NORMAS AÉREAS PUEDEN SER TAMBIÉN NORMAS JURÍDICAS DE DERECHO INTERNACIONAL.

El derecho aeronáutico contará con normas del derecho interno público y también del derecho interno privado. Pero también del derecho internacional público y del derecho internacional privado.

Cuando hablamos de la especialidad del derecho aeronáutico aparece el problema de la delimitación de los campos jurídicos. Este problema aparece en primer lugar con el **derecho marítimo**, el problema de este derecho es que es antiquísimo.

En el año 2014 se publica en España una ley de navegación marítima que supone un intento de unificar un montón de normas que había. Cuando empieza la aviación comienzan utilizando las normas de la navegación marítima y derecho marítimo. Por eso se dice que el derecho de la navegación es doble el aéreo y el marítimo. No obstante, la finalidad de ambos derechos, aéreo y marítimo, son distintos.

Dentro del contenido del derecho Aéreo, hay que incluir:

- **Derecho Internacional Público:** normas que permiten a los Estados celebrar tratados internacionales tanto de contenido público como de contenido privado. Los tratados internacionales solo los hacen los Estados, y pueden ser públicos como el de Chicago o privados como el de Varsovia (los tratados internacionales también pueden tener contenido de derecho privado cuando se trata de contratos entre particulares)
Los tratados internacionales sí son normas jurídicas, siempre y cuando se realice la ratificación de los tratados en normas jurídicas por los Estados. Sin embargo, hay otros documentos, como los de la IATA o la OACI que son contratos, pero NO son normas jurídicas.

- **Derecho Internacional Privado (Tema – 2):** normas que permiten seleccionar la norma aplicable cuando un conflicto está sometido a varios o diferentes ordenamientos jurídicos, es decir, cómo deciden los estados qué solución se aplica a un conflicto de derecho privado que tiene elementos internacionales.

Otra definición: solución de conflictos donde se encuentran elementos internacionales mediante la selección de un ordenamiento jurídico u otro.

Ejemplo: yo siendo español me monto en un avión de matrícula francesa que sale de Madrid con destino Marruecos, y pasando por Argelia hay un accidente, el piloto era ruso. Tras el accidente mis herederos quieren una indemnización. La resolución dependerá del derecho que se aplique, ya sea el francés, el italiano, el turco o el de Argelia. Por tanto, este problema es que trata de solucionar el derecho internacional privado, seleccionar la norma cuando ocurre un conflicto donde se encuentran diferentes ordenamientos jurídicos aplicables. (Normalmente en este caso primaría el derecho del lugar del accidente, a no ser que el estado de matrícula de la aeronave establezca más requisitos y condiciones).

El derecho Internacional Privado no te da la solución a un conflicto, pero sí te remite al derecho del Estado que ha de aplicarse para encontrar la solución.

******(siempre que veamos la palabra “contrato” será derecho privado)******

- **Unidad del contenido:** El contenido del derecho aéreo es único. Dentro del derecho aéreo existe un intervencionismo del Estado, ya que toda norma del derecho debe ajustarse al marco designado por el Estado. Además, de manera esencial, el contenido del derecho aéreo se corresponde con derecho de carácter privado (mercantil normalmente).

ESPECIALIDAD DEL DERECHO DE LA NAVEGACIÓN AÉREA.

- **Especialidad y autonomía del Derecho de la Navegación Aérea:** el derecho aéreo tiene intrínsecamente sus propias fuerzas de desarrollo que piden sus propias condiciones de desarrollo, donde la lógica pide unas características diferentes a los demás derechos especiales. Es decir, el derecho aéreo demanda unas normas específicas.

Un derecho especial presenta un conjunto específico de normas que se aplican a un sector concreto de la realidad social y no a ningún otro, y cuyas características lo diferencian y exigen un régimen y tratamiento jurídico distinto. Existen ciertas características que hacen que el derecho aéreo sea considerado especial:

- Contexto especial: agravamiento de los riesgos y adelanto técnico. Esto supone que las normas que respaldan los riesgos son muy diferentes a las de otro tipo de derecho. La responsabilidad objetiva en derecho aéreo es la norma, mientras que en derecho privado suele ser residual.
- Especial relación con la jurisdicción y soberanía de los Estados. Ya que se espera que el Estado cuide el transporte aéreo y lo proteja para que no afecte a su soberanía.
- Actividad negociadora internacional (Tratados internacionales).
- Bien común e Interés colectivo en la actividad aérea.
- Actividad interdisciplinar. El derecho aéreo es un derecho interdisciplinar, ya que dentro de sus normas se encuentran normas de muchos tipos de derechos diferentes (mercantil, civil, etc.)
- Actividad legislativa específica.

Ejemplo: el overbooking es una práctica lícita dentro del derecho aéreo, mientras que dentro del derecho mercantil o el derecho civil es una práctica ilícita, es por ello que el derecho aéreo se entiende como un derecho especial, ya que tiene unas características y normas especiales únicas de este derecho.

- **Inconvenientes de la especialidad del Derecho Aéreo.**
 - Problemas de delimitación.
 - Influencia del Derecho marítimo en el ámbito aéreo
 - Diferencias:
 - Elementos objetivos / subjetivos
 - Ámbito internacional
 - Finalidad normativa
 - Actividad y derecho internacional.

CARACTERES DEL DERECHO AÉREO

1. **Dinamismo:** es la característica del derecho aéreo que nos dice que un derecho muy joven, muy dinámico y en constante cambio que además evoluciona a un ritmo considerable, ya que tiene que adaptarse y dar respuesta a problemas y realidades nuevos.
2. **Politicidad económica:** característica del derecho aéreo de estar muy influenciado por cuestiones político-militares y político-económicas. Esto por ejemplo lo ha diferenciado mucho del derecho marítimo.
3. **Comercialidad:** se encuadra dentro del derecho privado mercantil. Es decir, en un caso de contrato de alquiler de aeronaves entre empresas, si no encontramos la norma necesaria dentro del derecho aéreo, lo buscaremos dentro del derecho mercantil, y si no se encuentra dentro de este, miraremos en el código civil.
4. **Internacionalidad del tráfico aéreo:** Especial aptitud de este derecho para verse influenciado por la actividad internacional de tal manera que los estados legislan bajo esa influencia.
 - a. Organizaciones internacionales: existen organismos internacionales públicos (a nivel gubernamental (OACI) y a nivel regional (JAA)) y también organismos privados como la IATA.
 - b. Tratados internacionales.

FUENTES DEL DERECHO DE LA NAVEGACIÓN AÉREA

1. PREMISAS INICIALES

Un sistema de fuentes nos dice dónde tenemos buscar para encontrar las normas que necesitamos.

Las fuentes del derecho **común** son la ley, la costumbre y los principios generales del derecho. Ahora sí, cuando hablamos del derecho mercantil, las fuentes del derecho mercantil son: las leyes del derecho mercantil, leyes especiales mercantiles, los **usos generales del derecho mercantil** (similar a las costumbres) y las fuentes del derecho común mencionadas al comenzar este párrafo.

Los criterios para la prelación normativa, es decir, qué norma aplico primero, cuál tiene mayor jerarquía dentro de las normas. Siempre la prelación va de mayor especialidad a menor especialidad, de este modo se clasifican así:

- **Especialidad:** se aplicará siempre la norma con mayor especialidad (lo más especial es lo aéreo; **después el derecho marítimo al ser también especial y, y solo sí, por analogía, es decir, que dos leyes son muy parecidas y aunque esté en el marítimo se puede aplicar al aéreo;** derecho mercantil; después civil).
- **Temporalidad:** se aplica primero las normas más modernas, es decir, las posteriores se aplican con prioridad.
- **Rango:** se aplica siempre la norma de mayor rango.

¿Qué NO son fuentes del derecho?

- Las sentencias: un juez no dicta derecho, lo aplica.
- La doctrina
- El derecho comparado.

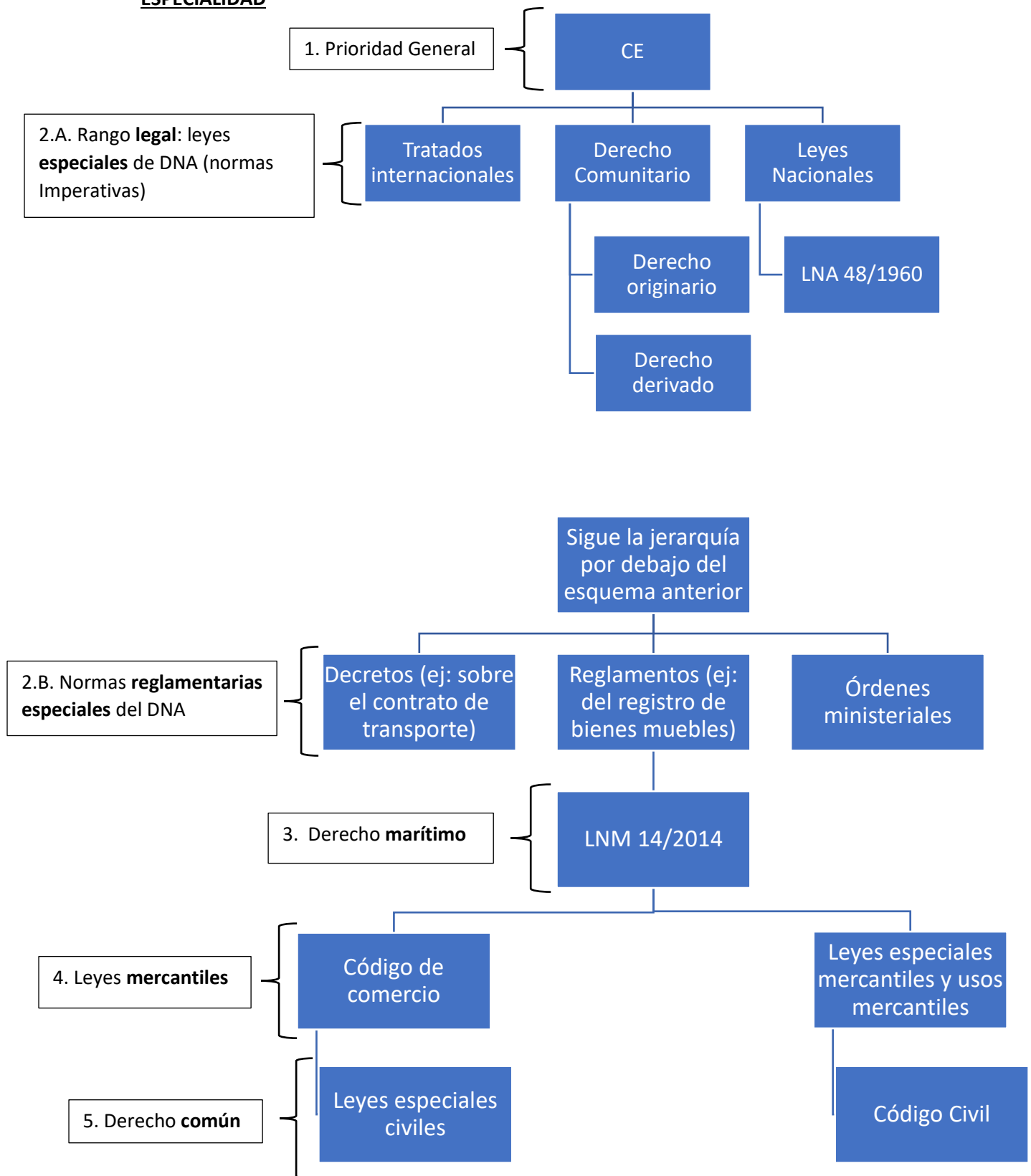
➔ Las leyes en sentido amplio son las normas escritas. Dentro de la ley en sentido amplio hay que diferenciar:

- Con rango de ley:
 - Ley orgánica
 - Ley en sentido escrito.
 - Decreto-ley: determinadas normas de rango de ley se necesitan con urgencia y por ello se permiten al gobierno regular determinada materia con un decreto ley. La constitución le obliga a recibir la ratificación de las cortes generales en un plazo de 30 días.
 - Decreto-legislativo: existe determinada materia específica donde los textos legislativos los hacen expertos debido a que su contenido es muy técnico.
- Con rango reglamentario:
 - Reglamento
 - Órdenes ministeriales.
 - Decretos

Una norma con rango reglamentario no puede ir en contra de una norma con rango legal.

Del poder legislativo emana las leyes, el poder ejecutivo las ejecuta y el poder judicial supervisa la aplicación de las leyes. La separación de poderes reside en el poder judicial.

2. FUENTES DE LAS NORMAS JURÍDICO-PRIVADAS DEL DERECHO DE LA NA CONFORME AL CRITERIO DE ESPECIALIDAD



Ninguna ley puede ir en contra de lo establecido en la constitución española, es por ello, que en la jerarquía anterior aparece arriba del todo.

La mayoría de las fuentes del derecho de navegación aérea proviene de tratados internacionales y de derecho comunitario.

No existe ningún organismo internacional que obligue a un estado a firmar o ratificar un tratado internacional ya que los Estados siguen siendo soberanos.

Examen: ¿Un juez español puede utilizar como solución a un conflicto un tratado internacional? Sí, siempre y cuando dicho tratado internacional haya sido ratificado por el país.

Los tratados internacionales ratificados por España forman parte del ordenamiento jurídico interno.

UNIÓN EUROPEA

Tras la creación de la Unión Europea se crea un consejo y una comisión:

- **Consejo:** En el consejo se encuentran los representantes de los estados, los cuales defienden sus propios intereses. Dentro del consejo las decisiones se toman por unanimidad.
- **Comisión:** Dentro de la comisión se encuentran los comisarios, que diferencia del consejo, no defiende sus intereses propios, sino que defiende los intereses comunes.

El **derecho originario** lo firman los estados.

El **derecho derivado** es el desarrollo, dentro del derecho derivado, el reglamento comunitario es la máxima norma para desarrollar cualquier tratado internacional.

El **reglamento comunitario** no es un tratado internacional es una norma jurídica directamente aplicable en todos los países de la Unión Europea que obliga a todos los Estados y a todos los ciudadanos.

Una **directiva** es una orden a los Estados de que cambien su derecho en un plazo determinado y busquen ciertos objetivos. Una directiva se hace cuando las normas de los diferentes estados son muy diferentes, por tanto, si se hiciese un reglamento (en este caso en que las normas de los diferentes países son muy diferentes) se haría una “masacre”, entonces se crea una directiva como diciendo: “oye haced una norma que sea semejante a la de todos los estados en un plazo de tiempo x”

Nota: dentro de la jerarquía de las fuentes del derecho, después del derecho marítimo si cabe, existe una discusión de si va el derecho común o el derecho (usos del derecho mercantil) mercantil. En el caso de que la norma del derecho común sea imperativa se aplica el derecho común (derecho civil), no obstante, si la norma es dispositiva, se aplica antes la norma dicha por los usos del derecho mercantil (costumbre).

APUNTES TEMA – 2

DERECHO PRIVADO AERONÁUTICO

ELEMENTOS DE DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO

El derecho está basado en la idea de **territorialidad**. Esto quiere decir que cada Estado establece las leyes de su territorio, además cuentan con sus propios tribunales y también cuentan con un sistema propio para la elaboración de leyes y sistema propio para obligar a cumplir sus leyes y normas (jurisdicción).

El derecho aéreo presenta un carácter internacional muy acusado, con un porcentaje muy alto de **relaciones transfronterizas**.

Se trata de relaciones de Derecho Privado (con independencia de una de las partes sea una administración, pero sin ejercicio del poder soberano (iure gestionis, no iure imperio).

Ninguna parte actúa revestida con poder estatal o soberano. → vinculación con dos o más ordenamientos

Cada Estado responde 3 preguntas básicas de las relaciones transfronterizas con sus **propias normas de Derecho Internacional Privado**:

- ¿El derecho o juez de qué país se aplica y es competente para ver este conflicto?
- ¿Qué derecho va a solucionar este problema?
- ¿Una sentencia sobre este conflicto podrá aplicarse en los otros países?

¿Cuáles son las clases de normas del Derecho internacional Privado? Examen

- **Las normas de Competencia Judicial Internacional:** lo que nos determinan es el Forum (foro), es decir, qué fuerza (juez o Estado) es competente para resolver un determinado conflicto que pueda derivar de una relación privada internacional concreta, es decir, quién va a poder encargarse de llevar a cabo la resolución del conflicto. (Ejemplo: en el caso de un arrendamiento de aeronaves entre España y Suiza pues será necesario decidir quién se hará cargo, si el de España o el de Suiza).
- **Las normas de Conflicto:** Son las normas de Derecho Internacional Privado que nos van a decir qué derecho tiene la solución adecuada a un conflicto. Es decir, se trata de determinar dónde se va a buscar la solución al problema. Es decir, qué ley van a aplicar sus tribunales para resolver el fondo del litigio. Las normas de conflicto que aplicará un tribunal español serán siempre las Normas de Conflicto Españolas, esto no quiere decir, que una vez que haya aplicado las normas de conflicto españolas no pueda el juez aplicar normas extranjeras. Las normas de conflicto españolas, utilizadas por el juez, le darán la información necesaria para saber qué derecho o **qué leyes materiales** tienen la solución. Por tanto, **las normas de conflicto son normas de remisión que no dan la solución a un conflicto porque no son normas materiales**.
- **Las normas de Reconocimiento Y Ejecución De Sentencia:** normas destinadas a ver si y bajo qué condiciones se van a reconocer y ejecutar las sentencias extranjeras en su territorio.

¿Un juez español puede tener que aplicar derecho extranjero? Atendiendo a la clasificación de normas anteriores, con la primera norma de competencia judicial se puede dar el caso que un juez español que sea competente atenderá a la segunda norma de conflicto española donde se podrá ver que a lo mejor la norma que debe aplicar es española o extranjera, **por tanto, sí, un juez español puede aplicar derecho extranjero**.

COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL Y NORMAS DE CONFLICTO

- **Funcionamiento de las normas de Competencia Judicial Internacional (CJI):** las normas de CJI funcionan con **criterios de conexión** que permitan a los jueces ser competentes para los diferentes casos concretos. Es decir, para que un juez se declare competente es necesario que existan criterios de conexión para poder hacerse con el caso.

¿Cuándo son competentes los tribunales españoles? Cuando existe cierto elemento de la relación privada internacional y se conecta o vincula con nuestro país:

- Domicilio del demandado.
- Territorio de producción del daño.

Consecuencias de que un juez se declare competente:

- Fijan la competencia de los tribunales de un país.
- Seleccionan el Derecho Internacional Privado Aplicable o “*Sistemas de referencias*” y también:
 - El Derecho Procesal.
 - La remisión del derecho material.
- La distribución de costes judiciales.

MODELO NORMATIVO DE LAS NORMAS DE COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL (CJI)

Estas normas obedecen a una decisión de política legislativa. Esto quiere decir que las mismas leyes pueden ser conservadoras o liberales, entonces de lo que trata es de ofrecer una orientación de la norma, es decir, cómo va a comportarse una determinada norma o ley.

Nuestro modelo normativo es un “**Modelo De Justicia De Derecho Privado**” porque:

- Hay un amplio margen a la **autonomía de la voluntad**. Es decir, la voluntad privada en los contratos seleccione qué tribunales quieren para solucionar sus conflictos.
- Al mismo tiempo, utiliza como criterio **supletorio** el **principio de proximidad razonable** del litigio con el foro (o vinculación mínima). Lo que significa la aplicación de dos **categorías de conexiones**:
 - Tribunales de Casa: cuando el domicilio del demandado se encuentra en España.
 - Para extranjeros: motivos procesales o materiales extranjeros. En este caso, para que el tribunal designado sea el de España, se pide que haya motivos procesales, por ejemplo, que el tribunal designado deba ser en España por motivos relacionados con el proceso o la solución.

NORMAS DE CONFLICTO

Las normas de conflicto son las reglas jurídicas que indican qué **ley material** (la ley material es la que da la solución al conflicto) debe aplicar el juez (que es competente) para resolver el fondo del litigio.

Esa ley material podría ser extranjera, aunque el juez competente sea español.

Las normas de conflicto son **normas de remisión** (no son normas materiales).

- **Funcionamiento de las normas de conflicto:** Identifican el ordenamiento con el que el supuesto hecho tiene una vinculación más significativa (“justicia conflictual”). El criterio de conexión señala el elemento de la

relación jurídica internacional que resulta más relevante para conectarla a un ordenamiento jurídico determinado, en donde se encuentra la norma material que resolverá el conflicto (*lex causae*).

Los criterios de conexión pueden ser:

- **Subjetivos:** nacionalidad de las partes, lugar de residencia, etc.
- **Objetivos:** lugar donde se encuentra el bien/objeto si hay, lugar del daño.

Ejemplo: dos personas francesas, que se casaron en Francia, se presentan a un juez español para divorciarse, el juez español primeramente aplica las normas del derecho internacional españolas, donde se indica que, a modo de criterio de conexión, se debe atender a la nacionalidad común de las partes, y por tanto, se aplica en la legislación francesa.

FUENTES NORMATIVAS

Lo que vamos a ver en este apartado es dónde están, o dónde podemos encontrar las normas del derecho privado.

El Estado tiene la competencia exclusiva para resolver los conflictos de leyes. Es decir, el Estado es el único que puede decidir cuáles son las normas del Derecho Internacional Privado.

Las normas de Derecho Internacional Privado **no son normas constitucionales** a pesar del art. 149.1º CE.

Las normas de Derecho Internacional Privado pueden encontrarse en el Derecho Interno, pero también en los Tratados o textos jurídicos internacionales que facilitan el reconocimiento y ejecución de sentencias dictadas por otros estados firmantes.

- Por ejemplo: hay Normas de Conflicto y Normas de Competencia Judicial Internacional tanto en el Convenio de Varsovia como el Convenio de Montreal.
- ➔ ¿Cuándo tenemos un conflicto de leyes y no sabemos que ley aplicar, que es lo primero que hay que hacer?
➔ ver si ambos estados han firmado un tratado internacional en dicha materia. En caso de que lo haya iremos a ver lo dispuesto en dicho tratado, pero a veces no es sencillo. A veces puede haber **tratados sucesivos**, es decir, hay diferentes tratados firmados por diferentes Estados y hay que buscar el denominador común.
- ➔ ¿Qué significa la incorporación de un tratado internacional al derecho interno? Que podrá aplicarse para dicho estado ya que ha sido firmado y ratificado por el Estado, se ha publicado en el boletín oficial del Estado, ha entrado en vigor, etc. Por tanto, será un tratado que forma parte del reglamento del Estado propiamente dicho. (Al estudiar, ampliar la respuesta)

Los tratados constitutivos de la UE no hacen una distribución **directa** de la Competencia Judicial Internacional entre los Estados miembros. Pero el impulso generado por el **art. 81 del Tratado de Funcionamiento de la UE (TFUE)** ha permitido que el Derecho Europeo derivado contenga normas de Derecho Internacional Privado y ha fomentado:

- La homogeneización de las normas relativas a la justicia de los Estados Miembros cuando hay problemas de derecho privado transfronterizos (europeización del Derecho Internacional Privado).
- Y la creación de la Red Judicial Europea con la Decisión del Consejo de 28 de mayo de 2001 en materia civil y mercantil.

- Art. 81 TFUE
 - 1. La Unión desarrollará una cooperación judicial en asuntos civiles con repercusión transfronteriza, basada en el principio de reconocimiento mutuo de las resoluciones judiciales y extrajudiciales.
 - 2. Esta cooperación podrá incluir la adopción de medidas de aproximación de las disposiciones legales y reglamentarias de los Estados Miembros.

Nota: lo que se dice en el TFUE es que los miembros deben cooperar entre ellos. Además, permite que los órganos de la UE legislen aproximando las legislaciones de los estados miembros y resolviendo conflictos de leyes con la idea de facilitar la justicia. Es decir, este artículo 81 reconoce al legislador europeo (comisión y consejo) la posibilidad de emitir reglamentos y directivas europeas con contenido de Derecho Internacional Privado.

Nota:

- **Proceso ejecutivo:** Actividad procesal por la cual un acreedor, con base en un título o documento que contiene una obligación clara, expresa y exigible, demanda el respaldo de un órgano jurisdiccional para que este, coactivamente, obligue a un deudor al cumplimiento de lo debido.
- **Título ejecutivo:** Documento al que la ley expresamente otorga fuerza suficiente para obtener de los tribunales el cumplimiento de la obligación integrada en su contenido.

CRITERIOS GENERALES PARA LA RESOLUCIÓN DE LOS CONFLICTOS NORMATIVOS EN EL DERECHO INTERNACIONAL DE LA NAVEGACIÓN AÉREA.

El Código Civil ofrece una serie de Normas de Conflicto españolas que pueden utilizarse en materia de conflictos aeronáuticos. Primero ha de tenerse en cuenta el art. 12 C.c

- 1. La **calificación** para determinar la norma de conflicto aplicable se hará siempre con arreglo a la ley española. Anteriormente hemos visto que lo primero que verá un juez será las normas de competencia jurídica internacional, y si el juez español es competente, etc. aplicará seguidamente las normas de conflicto española, que no quiere decir que el derecho que aplique finalmente sea el español, pues ya vimos que podía ser extranjero.
- 2. La remisión al derecho extranjero se entenderá hecha a su ley material, sin tener en cuenta el reenvío que sus normas de conflicto puedan hacer a otra ley que no sea la española. Es decir, el juez aplica la norma de conflicto española que dice que se aplica el derecho francés (por ejemplo) pero NO se remite a las normas de conflicto francesas, sino que, al haber aplicado las normas de conflicto españolas, el siguiente paso ya es ir al derecho que sea necesario, pero ya para buscar la solución.
- 3. En ningún caso tendrá aplicación la ley extranjera cuando resulte contraria al orden público.
- 4. Se considerará como fraude de ley la utilización de una norma de conflicto con el fin de eludir una ley Imperativa Española. *Ejemplo: A veces los abogados retuercen mucho la ley especialmente en el ámbito fiscal, y entonces me invento un domicilio e intento que como mi domicilio está allí se me aplique la ley de allí y por tanto NO el derecho Internacional Privado no permite que te libres haciendo trampas.*
- 5. Cuando una norma de conflicto remita a la legislación de un Estado en el que coexistan diferentes sistemas legislativos, la determinación del que sea aplicable entre ellos se hará conforme a la legislación de dicho Estado.

- 6. Los Tribunales y autoridades aplicarán de oficio las normas de conflicto del derecho español.

LEY PERSONAL art. 9.1 C.c.

La ley personal correspondiente a las personas físicas es la determinada por nacionalidad. Dicha ley regirá la capacidad y el estado civil, los derechos y deberes de familia y la sucesión por causa de muerte.

En nuestro derecho, el derecho de sucesión que se aplica es el español.

OBLIGACIONES NO CONTRACTUALES art. 10.9.1 C.c.

Se aplica la ley del lugar donde ocurriere el hecho de que deriven.

No contractual: imaginemos que A transporta a un pasajero y el pasajero sufre daños, esa relación sí es contractual, pero si A va transportando a B y atropella a C, la relación entre A y B no es contractual.

LEY TERRITORIAL art. 10.2. C.c.

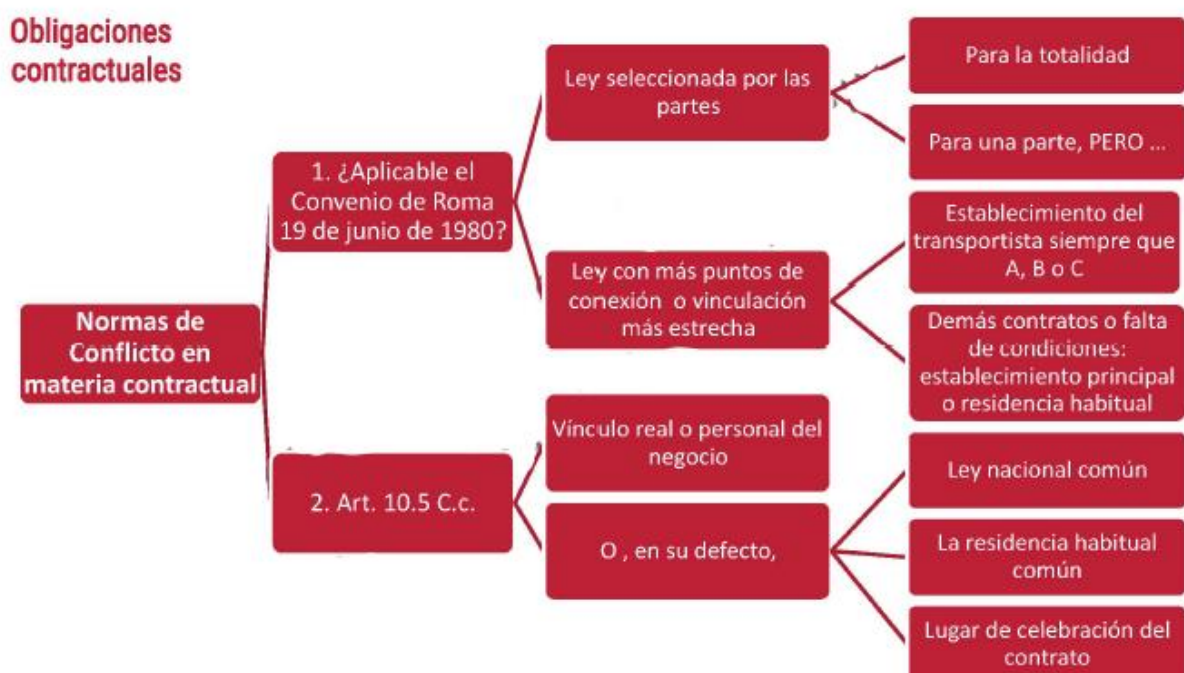
Esta ley hace referencia a derechos que recaen sobre el bien, es decir, sobre un avión por ejemplo.

Los buques, las aeronaves y los medios de transporte por ferrocarril, así como todos los derechos que se constituyan sobre ellos, quedarán sometidos a la ley del lugar de su abanderamiento, matrícula o registro. Normalmente (matrícula, registro o nacionalidad suelen ser coincidentes)

Salvo cuestiones específicas.

LEY DE TRÁNSITO art. 11 C.c. (excepción para la forma)

Si tales fueren otorgados a bordo de buques o aeronaves durante su navegación, se entenderán celebrados en el país de abanderamiento, matrícula o registro. Los navíos y las aeronaves militares se consideran como parte del territorio del Estado al que pertenezcan.



El Convenio de Roma establece que, para resolver las obligaciones contractuales, lo primero que se debe hacer es observar el contrato.

El Convenio de Roma será aplicable siempre que esté ratificado por los estados.

Cuando se aplica el tratado de Roma y seleccionada por las partes y es para una de las partes, se aplicará el derecho del país donde haya más parte del contrato o hay excepciones también de que el consejo puede determinar a que estado relacionarlo en función de los criterios de conexión.

Establecimiento del transportista siempre que:

- A) Establecimiento del que encarga el transporte.
- B) Lugar de carga.
- C) Lugar de descarga.

OPERADORES ECONÓMICOS DEL ÁMBITO AÉREO

1. EL EMPRESARIO AÉREO Y SU ESTATUTO JURÍDICO

Concepto empresario aéreo: Persona que ejercita y desarrolla en nombre propio una actividad económica constitutiva de empresa mediante la utilización o explotación de una o más aeronaves. Es decir, que el **principal elemento** de su actividad es una o varias aeronave.

Sinónimos de empresario aéreo: transportista o explotador aéreo.

- **Criterios que hacen a un empresario:**

- 1- **Una persona que se dedica al comercio o a la actividad empresarial.** (NO se consideran actividades empresariales ni la ganadería, artesanía, agricultura o profesiones liberales (autónomos), y, por tanto, se rigen por el código civil y no por el derecho mercantil).
- 2- **Aquel actúa en nombre propio y por cuenta propia.** Es decir, lo que hago cuando yo realizo la titularidad de mi empresa, lo firmo yo y afecta a mi patrimonio por cuenta propia. El empresario es el responsable de todos los beneficios y todos los costes.
 - a. Imaginemos que yo quiero firmar un contrato con alguien, cuando lo perfeccionamos ya nacen obligaciones y derechos para ambas partes. Supongamos que el contrato se realiza mediante un representante, este representante actúa en nombre ajeno y cuenta ajena (por cuenta del interés de A), es decir, en nombre de A, ya que A ha pedido que el contrato lo firme un representante porque A no iba a poder asistir.
 - i. Representación directa: el representante actúa en nombre ajeno y por cuenta ajena.
 - ii. Representación Indirecta: el representante actúa en nombre propio y por cuenta ajena. Es decir, las obligaciones del contrato recaen sobre el representante al actúan en nombre propio, pero por cuenta ajena porque el interesado no es el representante.
- 3- **Que tenga capacidad legal para obligarse, capacidad legal para ejercer el comercio, que no tenga ninguna causa de incapacidad, ninguna prohibición legal para ejercer el comercio ni soporte ninguna incompatibilidad con otros cargos.**

En la empresa aérea al igual que en otras, el Estado puede obligar al cumplimiento de determinadas condiciones. Además, está condicionada la navegación aérea con determinados requisitos que se deben cumplir.

Existe un control administrativo de la explotación privada de aeronaves.

- **Empresario y aeronave:** El empresario aéreo (disponibilidad inmediata y su uso para fin empresarial), mientras que el propietario de la aeronave es el que dispone de la propiedad. Empresario aéreo y propietario de la aeronave NO tienen por qué ser la misma persona. Es decir, el propietario puede ceder el uso de las aeronaves a un explotador y por tanto el propietario no es el empresario aéreo. Eso sí, en el caso de el propietario de las aeronaves se dedique a alquilarlas para que las use otro, en ese caso el propietario sí es el empresario aéreo, ya que utiliza las aeronaves para un fin empresarial.

Nota: Las normas del código mercantil son más estrictas que las del código civil.

La disponibilidad atribuye la condición de empresario y las obligaciones del Estatuto Jurídico (145, 146, 147 y 148 Ley Navegación Marítima). *Echar un ojo a la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.*

Nota: Es empresario aéreo quien, siendo o no su propietario, tiene la posesión de una aeronave, directamente o a través de sus dependientes, y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad.

Nota:

- La prueba **luris Tantum** es una presunción que dice que si ha pasado algo determinado se presume que eres culpable salvo que demuestres lo contrario mediante una prueba. Es decir, se puede definir como aquella operación lógica por la que se tiene por acreditado un hecho desconocido a partir de otro sobre cuya existencia no existe duda, por su reconocimiento o prueba, que **admite prueba en contrario**.
- La prueba **luris et de iure** puede definirse como aquella operación lógica por la que se tiene por acreditado un hecho desconocido a partir de otro sobre cuya existencia no existe duda, por su reconocimiento o prueba, que no admite prueba en contrario.

Cabe diferenciar entre **empresario social** (persona jurídica) y **empresario individual** (persona física). Una empresa aérea puede ser tanto de un empresario social como de un empresario individual.

Pregunta tipo examen: ¿Una empresa aérea puede ser de un empresario individual? → sí

REQUISITOS PARA OBTENER UNA LICENCIA DE TRANSPORTE REGULAR

- En la Ley de Navegación Aérea Artículo 74 aparecen los requisitos para los empresarios aéreos:

EMPRESARIOS INDIVIDUALES:

- Los concesionarios (**empresarios individuales**) habrán de ser españoles (nacionalidad), poseer medios económicos y técnicos suficientes y asegurar, con garantía bastante, el pago de las responsabilidades que se originen con ocasión de los servicios durante el tiempo de la concesión.

PERSONA JURÍDICA O EMPRESARIO SOCIAL

- Cuando el concesionario de un **servicio regular** sea una **persona jurídica** (empresario social), deberán ser igualmente españoles (**nacionalidad**), al menos, las **tres cuartas partes de su capital y de sus administradores**.
- **La nacionalidad de la empresa es lo mismo que la nacionalidad de la persona jurídica.** La nacionalidad de la empresa es la del lugar donde tiene el domicilio, pero el capital de la empresa puede no ser de la misma nacionalidad que la empresa. No obstante, para la concesión de una licencia de explotación de transporte regular es necesario que además de que la nacionalidad de la empresa se corresponda con un estado miembro de la UE (comunitario), tres cuartas partes del capital han de ser también de la misma nacionalidad. Es decir, si la nacionalidad de la empresa y tres cuartas partes de la nacionalidad del capital son comunitarios, se le puede conceder la licencia de explotación de transporte regular. Por el contrario, si la nacionalidad de la empresa es comunitaria pero tres cuartas partes de su capital no son de nacionalidad UE, no cumple con este requisito.
- **Dentro de las empresas formadas por personas jurídicas hay muchos tipos, S.L., S.R.L., S.A., pero, únicamente las sociedades anónimas (S.A.) pueden obtener una licencia para la explotación de transporte aéreo regular. Además, las acciones y títulos de estas empresas deberán ser nominativos.**

Una persona jurídica puede ser un empresario aéreo como hemos dicho anteriormente, pero los socios de esa persona jurídica (ej: Aerojimbo s.l) no son empresarios aéreos. El empresario aéreo es sólo la persona jurídica.

La nacionalidad de las personas jurídicas sirve para saber que Ley regula el derecho de dicha persona jurídica.

Una sociedad no pierde su nacionalidad, aunque sus socios cambien y los socios ya no sean de la misma nacionalidad. Tampoco cambiará la nacionalidad de la sociedad, aunque empiece a trabajar en el extranjero, por ejemplo, una sucursal de Zara en Italia no pasará a ser italiana.

Artículo 15 Código de Comercio: Los extranjeros y las compañías constituidas en el extranjero podrán ejercer el comercio en España; con sujeción a las leyes de su país, en lo que se refiera a su capacidad para contratar, y a las disposiciones de este Código, en todo cuanto concierna a la -creación de sus establecimientos dentro del territorio español, a sus operaciones mercantiles y a la jurisdicción de los Tribunales de la nación.

Lo prescrito en este artículo se entenderá sin perjuicio de lo que en casos particulares pueda establecerse por los Tratados y Convenios con las demás potencias.

- **Artículo 79 la Ley de Navegación Aérea:** El tráfico no regular podrá ser ejercido por empresas individuales o colectivas, sean o no concesionarias de otro tráfico, previa autorización del Ministerio del Aire y bajo su inspección.

Las autorizaciones tendrán un plazo de vigencia no inferior a un año ni mayor de diez, pudiendo ser prorrogadas.

- **Artículo 80 Ley de Navegación Aérea:** Para que el Ministerio del Aire otorgue la autorización a que se refiere el artículo anterior será necesario que la empresa solicitante cumpla las condiciones siguientes:
 - **Primera.** Que el solicitante sea español y, si se trata de empresa colectiva, que su capital sea íntegramente nacional o que la participación de capital extranjero no exceda del veinticinco por ciento de aquél. Las sociedades anónimas emitirán nominativamente todos sus títulos.
 - **Segunda.** Acreditar que se dispone del material que en cada caso se fije para la prestación del servicio.
 - **Tercera.** Depositar una fianza cuya cuantía se determinará en cada caso por la Dirección General de Aviación Civil.
 - **Cuarta.** Que el personal directivo y de vuelo de la Empresa sea español y reúna las condiciones exigidas en esta Ley.

- **¿Y las sociedades extranjeras no comunitarias? ¿Pueden realizar transporte regular conforme nuestro reglamento?**

➤ Esto se regula por el Real Decreto 1392/2007, de 29 de octubre. Las compañías aéreas de terceros países que deseen solicitar la autorización que les habilite para realizar operaciones aéreas comerciales en España, deberán obtener previamente la acreditación a que se refiere este real decreto. Los requisitos para la obtención de la acreditación se encuentran en el Artículo 5 de dicho Real Decreto.

La Dirección General de Aviación Civil es el órgano competente del Ministerio de Fomento, para otorgar la acreditación objeto de este real decreto, a las compañías aéreas de terceros países que deseen realizar operaciones aéreas comerciales en España.

Las inversiones de capital en empresas españolas de personas de nacionalidades no comunitarias se han visto liberalizadas y lo único es que existen determinadas restricciones en caso de querer invertir en empresas relacionadas con la defensa.

Nota: El ámbito aéreo no se considera una actividad relacionada con la defensa del Estado salvo que haya una situación de emergencia, etc.

Nota: cuando se produce una participación de más del 5% se considera que una participación significativa, y estas son muy vigiladas y perseguidas por el código de comercio y las autoridades.

PERSONAL COLABORADOR DEL EMPRESARIO AÉREO

Cualquier empresario aéreo, ya sea individual o social, necesitará de colaboradores

- **Colaboradores independientes o autónomos:** son aquellos que ayudan a un empresario a desarrollar su negocio. Normalmente, son a su vez empresarios. Lo que hacen es ayudarle a celebrar los contratos que necesita para su negocio. Entre el empresario y el colaborador independiente existe un **contrato mercantil**.
Ejemplo: vamos a suponer que un empresario se dedica a la producción de zumos de sandía y a venderlos en el mercado. Para poder desarrollar su negocio primero necesitará abastecerse de sandías, para ello deberá recurrir a los productores de sandías. El colaborador ayudará al empresario aéreo a conseguirle las sandías.
Ejemplo II: Una agencia de viajes que vende billetes de Iberia se puede considerar como colaborador independiente.

El **agente** es un empresario que tiene un **contrato mercantil**, pero están un poco protegidos al entenderse que están un poco supeditados a la agencia.

- Contratos mercantiles por orden del grado de integración (a mayor integración se intenta que el agente tenga menos discrecionalidad al operar) con el empresario (de menos a más):
 1. Contrato mercantil de **Comisión**.
 2. Contrato mercantil de **Agencia**.
 3. Contrato mercantil de **Concesionario**.
 4. Contrato mercantil de **Franquicia**. → este es el que más integración tiene con el empresario. Por ejemplo, si vas a un Mc Donald's y no te dan buen servicio, seguramente no vayas más a un Mc Donald's y te cambies a Burger King, eso es por la fuerte integración entre el agente y el empresario. No debemos olvidar, que el agente al que nos referimos es también un empresario independientes que maneja su propio negocio.
- **Colaboradores dependientes, subordinados o auxiliares** (arts. 281 a 302 Código Comercio para Personas Físicas): aquellos que se integran plenamente en la estructura y el negocio del empresario, que además están totalmente sujetos a sus instrucciones porque son del personal laboral. Por tanto, entre el empresario y los colaboradores hay un **contrato laboral**. El contrato laboral está sujeto al convenio colectivo y al estatuto de los trabajadores, de tal manera que el estatuto de los trabajadores establece normas mínimas que pueden mejorarse por el convenio laboral aplicable.

- **Factores:** es un empleado que tiene un **poder general**, es decir, que, en el ámbito de la empresa, cualquier actuación de este es como si la hiciese el empresario individual. Tiene poder de representación y actuación total, eso sí, siempre dentro de lo relacionado a la actividad de la empresa.
- **Dependientes:** son colaboradores subordinados que tienen un **poder singular, limitado** a determinadas acciones.
- **Mancebos:** Colaborador subordinado del empresario, con un **poder de representación limitado** pero algo más **amplio** que el de los dependientes. (venta)
- El resto: personal laboral sin poder de representación.

Estas figuras que acabamos de ver (factores, dependientes y mancebos) se dan únicamente con empresarios individuales ya que en las sociedades con persona jurídica los que actúan son los administradores de la sociedad, por tanto, no tienen un poder general como tal.

¿Quiénes son los trabajadores subordinados en el sector aéreo?

- Personal de tierra (art. 57 Ley de Navegación Aérea)
- Personal de vuelo. (art. 56 Ley de Navegación Aérea)
 - Personal técnico.
 - Personal no técnico.

¿Cuándo hay una relación laboral? Una relación laboral es:

- **Voluntario**
- **Ajenidad:** un trabajador actúa y desarrolla sus labores por cuenta ajena.
- **Dependencia:** significa que el empleado lo es porque el empleado sigue las instrucciones del empresario porque trabaja para él.
- **Retribución:** no existen los contratos laborales gratuitos, eso se llama esclavitud.
- **El principio antinominalista.**
- **La presunción de laboralidad:** Si hay dudas de si el contrato es laboral o no, se entenderá de primeras como laboral.

PERSONAL COLABORADOR DEL EMPRESARIO AÉREO ESPECIAL REFERENCIA AL COMANDANTE

Piloto que, reuniendo las debidas condiciones técnico-legales, designado por el operador y amparado en su función por el ordenamiento jurídico vigente, ejerce el mando de la aeronave ostentando la condición de autoridad en el ejercicio de dicho mando durante el vuelo y siendo responsable de la conducción segura y reglamentaria. (Diferenciación entre funcionario y función pública, autoridad y delegado de la autoridad.)

El Convenio de Tokio reconoce al comandante como autoridad. Además, le reconoce potestades coercitivas siempre que pueda demostrarse la necesidad para aplicarlas.

- **Funcionario:** un funcionario es una persona incorporada a la Administración General del Estado que no están sujetos a los estatutos de los trabajadores sino al derecho público. Y que prestan servicio al estado y realizan funciones públicas.
- **Función pública:** es aquella actividad que persigue fines públicos de interés general y que son realizadas por un funcionario y que además se someten al derecho administrativo. Representan al estado, el bienestar general y la finalidad del Estado.

¿Todos los funcionarios son autoridad? No

- **Autoridad:** sólo son autoridad aquellos funcionarios que son titulares de un órgano público con capacidad de tomar decisiones y dictar actos administrativos sujetos a derecho público. Además, tiene potestad para utilizar el aparato estatal y obligar a cumplir sus actos administrativos por la fuerza.
- **Agente de la autoridad:** es el propio funcionario en quien delega el titular del órgano administrativo.

La relación del comandante con el empresario es **laboral**. Además, **el comandante** tiene una carga desde el punto de vista penal y administrativo, por tanto, desde el punto de vista del derecho se ve al comandante como un empleado más que una autoridad todo poderosa.

- Características del comandante:
 - **No es autónomo.** Sino que sigue las instrucciones del empresario.
 - **Tampoco es un profesional liberal.** Los profesionales liberales no se sujetan al estatuto de los trabajadores.
 - **Tampoco es una relación laboral especial.** Las relaciones laborales especiales están excluidas del estatuto de los trabajadores y tienen unas condiciones especiales determinadas (ejemplo: contrato de alta dirección, el cual tiene una ley especial para regularla).
 - Mantiene una relación laboral con el empresario.
 - Trabaja por cuenta ajena.
 - Está sujeto a las instrucciones del empresario.
 - Es el titular residencial de la empresa. Es decir, si al terminar el vuelo un pasajero tiene cualquier duda o cosa que decir, ¿A quién se lo dirá? Al comandante, por ello es el titular residencial de la empresa.

No tiene poder de representación en funciones comerciales, pero existen excepciones cuando haya situaciones de emergencia cuando sea casi imposible recibir instrucciones por parte del empresario o del operador y cuando dichas instrucciones sean estrictamente necesarias para la continuación o realización del vuelo. Además, existe la excepción de la gestión de negocios ajenos (es decir, actúa por alguien sin tener poder de representación) en situaciones de emergencia sin posibilidad de recibir

- instrucciones. En tales casos, el comandante deberá probar que realmente era una emergencia y era necesario.
- Profesionalidad y responsabilidad: el estándar de diligencia (art.60 LNA).

- Frente al empresario (despido laboral) a quien corresponden las resultados del riesgo de la navegación.
- Frente a la autoridad aérea (Ley de Seguridad Aérea, por ejemplo)
- Su desempeño laboral es lo que marca su responsabilidad. Si desempeña bien su trabajo actúa diligentemente. Y si actúa mal en su trabajo podrá ser o no despedido.
 - Se considera dirigente siempre que cualquier otro comandante hubiese actuado de la misma manera conforme al standard de la profesión.

La relación laboral se gestiona de manera jerárquica. El nivel más bajo es el **estatuto de trabajo**. Después se podrá mejorar con el **convenio colectivo**, y, finalmente en el orden superior se encuentra el **convenio de los trabajadores**.

PERSONAL COLABORADOR DEL EMPRESARIO AÉREO REFERENCIA AL ESTATUTO DE LOS TRABAJADORES

- **Características de la relación laboral:**
 - **Voluntario**
 - **Ajenidad:** un trabajador actúa y desarrolla sus labores por cuenta ajena.
 - **Dependencia:** significa que el empleado lo es porque el empleado sigue las instrucciones del empresario porque trabaja para él.
 - **Retribución:** no existen los contratos laborales gratuitos, eso se llama esclavitud.
 - El principio **antinominalista**.
 - La presunción positiva de **laboralidad**: Si hay dudas de si el contrato es laboral o no, se entenderá de primeras como laboral.

Exclusiones/Relaciones laborales especiales: personal de alta dirección, operaciones mercantiles por cuenta ajena sin asumir riesgo y ventura, etc.

- **Clases de contratos según finalidad:**
 - **Contratos formativos:**
 - **Contrato en prácticas:** en la empresa debe haber un tutor que haga un informe, no puede durar más de un año, se debe asegurar que se vaya a aumentar el conocimiento y formación, etc.
 - **Contrato para la formación dual:**
 - **Contratos fijos discontinuos:** son los empleados que se contratan periódicamente, todos los años (en vacaciones) pero periodos determinados
 - **Contrato de temporada.**

- **Contratas/subcontratas**

- Contrato de construcción adscrito a obra

- **Clases de contrato por su duración:** antes los contratos podían ser libremente de duración indefinida y hasta que dure. Y también había contratos de duración determinada. Desde la reforma de este año, todos los contratos en un principio son de tiempo indefinido, por lo tanto, **solo se extinguen por las causas que están en la ley, NO por el transcurso del tiempo.** ¿Cuándo se pueden hacer contratos de duración determinada? → para cubrir una interinidad (contratos de relevo) como cubrir una baja, etc. Y también cuando se trate de causas o circunstancias excepcionales, en el caso de que dichas causas superen los 18 meses, el contrato se convierte en contrato indefinido.

- Contratos a tiempo parcial: tiene que tener los mismo derechos que los de tiempo completo. (art.12 Estatuto de los trabajadores).

- Contrato a distancia.

- Duración determinada o temporal residual:

- Contrato de relevo o interinidad.
- O aumento de productividad.

ESTATUTO DE LOS TRABAJADORES 2/2015, de 23 de octubre.

- **Artículo 1. Ámbito de aplicación.**

1. Esta ley será de aplicación a los trabajadores que voluntariamente presten sus servicios retribuidos por cuenta ajena y dentro del ámbito de organización y dirección de otra persona, física o jurídica, denominada empleador o empresario.
2. A los efectos de esta ley, serán empresarios todas las personas, físicas o jurídicas, o comunidades de bienes que reciban la prestación de servicios de las personas referidas en el apartado anterior, así como de las personas contratadas para ser cedidas a empresas usuarias por empresas de trabajo temporal legalmente constituidas.
3. Se excluyen del ámbito regulado por esta ley:
 - a. La relación de servicio de los funcionarios públicos, que se regirá por las correspondientes normas legales y reglamentarias, así como la del personal al servicio de las Administraciones Públicas y demás entes, organismos y entidades del sector público, cuando, al amparo de una ley, dicha relación se regule por normas administrativas o estatutarias.
 - b. Las prestaciones personales obligatorias.
 - c. La actividad de las personas que intervengan en operaciones mercantiles por cuenta de uno o más empresarios, siempre que queden personalmente obligados a responder del buen fin de la operación asumiendo el riesgo y ventura de la misma

- **Artículo 11. Contrato formativo.**

1. El contrato formativo tendrá por objeto la formación en alternancia con el trabajo retribuido por cuenta ajena en los términos establecidos en el apartado 2, o el desempeño de una actividad laboral destinada a adquirir una práctica profesional adecuada a los correspondientes niveles de estudios, en los términos establecidos en el apartado 3.
2. El contrato de formación en alternancia, que tendrá por objeto compatibilizar la actividad laboral retribuida con los correspondientes procesos formativos en el ámbito de la formación profesional, los estudios universitarios o del Catálogo de especialidades formativas del Sistema Nacional de Empleo, se realizará de acuerdo con las siguientes reglas:

- a. Se podrá celebrar con personas que carezcan de la cualificación profesional reconocida por las titulaciones o certificados requeridos para concertar un contrato formativo para la obtención de práctica profesional regulada en el apartado 3.

Sin perjuicio de lo anterior, se podrán realizar contratos vinculados a estudios de formación profesional o universitaria con personas que posean otra titulación siempre que no haya tenido otro contrato formativo previo en una formación del mismo nivel formativo y del mismo sector productivo.

- **Artículo 14. Periodo de prueba.**
- **Artículo 17. No discriminación en las relaciones laborales.**

REGULACIÓN GENERAL

- Salario: sueldo base más complementos (art. 26 ET)
- Jornada: máximo 40 horas semanales (art. 34 ET)

DESCANSOS E INTERRUPCIONES RETRIBUIDOS

- Descanso semanal (1,5 días o 2 para menores de 18 años)
- Fiestas (14 días al año).
- Permisos de trabajo.
- Vacaciones (art. 38 ET: 30 días naturales)

No confundir con las excedencias no retribuidas (art. 46 ss) ni con la suspensión del contrato de trabajo (art. 45 ET)

EXTINCIÓN DEL CONTRATO INDEFINIDO

- **De común acuerdo de las partes (art. 49 ET)**
 - También por causas contractuales (temporales). En estos casos hay que avisar 15 días antes y pagar una indemnización.
- **Causas imputables al trabajador**
 - Circunstancias personales.
 - Dimisión o abandono.
 - Por voluntad del trabajador

- **Causas imputables al empresario.**

- Circunstancias personales del empleador.
- Voluntad expresa del empresario
 - Despido disciplinario (art.54 ET)
 - Indisciplina o desobediencia.
 - Las faltas repetidas e injustificadas de asistencia o puntualidad al trabajo
 - Las ofensas verbales o físicas al empresario o a las personas que trabajan en la empresa o a los familiares que convivan con ellos.
 - La transgresión de la buena fe contractual, así como el abuso de confianza en el desempeño del trabajo.
 - La disminución continuada y voluntaria en el rendimiento de trabajo normal o pactado.
 - La embriaguez habitual o toxicomanía si repercuten negativamente en el trabajo.
 - El acoso por razón de origen racial o étnico, religión o convicciones, discapacidad, edad u orientación sexual y el acoso sexual o por razón de sexo al empresario o a las personas que trabajan en la empresa.

- Despido por causas objetivas art. 52 ET)

El Artículo 55 ET establece tres posibles calificaciones del **despido**:

1. **Procedentes:** El despido se considerará procedente cuando quede acreditado el incumplimiento alegado por el empresario en su escrito de comunicación. Es decir, despidos con causa.
2. **Nulo:** Será nulo el despido que tenga por móvil alguna de las causas de discriminación prohibidas en la Constitución o en la ley, o bien se produzca con violación de derechos fundamentales y libertades públicas del trabajador.

También será nulo en los siguientes casos:

- a. El de las personas trabajadoras durante los periodos de suspensión del contrato de trabajo por nacimiento, adopción, guarda con fines de adopción, acogimiento, riesgo durante el embarazo o riesgo durante la lactancia natural a que se refiere el artículo 45.1.d) y e), o por enfermedades causadas por embarazo, parto o lactancia natural, o la notificada en una fecha tal que el plazo de preaviso concedido finalice dentro de dichos periodos.
- b. El de las trabajadoras embarazadas, desde la fecha de inicio del embarazo hasta el comienzo del periodo de suspensión a que se refiere la letra a); el de las personas trabajadoras que hayan solicitado uno de los permisos a los que se refieren los apartados 4, 5 y 6 del artículo 37, o estén disfrutando de ellos, o hayan solicitado o estén disfrutando la excedencia prevista en el artículo 46.3; y el de las trabajadoras víctimas de violencia de género o de violencia sexual por el ejercicio de derecho a la tutela judicial efectiva o de los derechos reconocidos en esta ley para hacer efectiva su protección o su derecho a la asistencia social integral.

- c. El de las personas trabajadoras después de haberse reintegrado al trabajo al finalizar los periodos de suspensión del contrato por nacimiento, adopción, guarda con fines de adopción o acogimiento, a que se refiere el artículo 45.1.d), siempre que no hubieran transcurrido más de doce meses desde la fecha del nacimiento, la adopción, la guarda con fines de adopción o el acogimiento.

El despido nulo tendrá el **efecto de la readmisión inmediata** del trabajador, con abono de los salarios dejados de percibir

3. Improcedente:

- a. Despido sin causa.
- b. Readmisión con salarios de tramitación o pago de indemnización
 - i. Elige el empresario, salvo que se trate de una representación sindical.

Nota: Cualquier persona que lleva más de un año en una empresa tiene derecho a que se le reconozca una excedencia voluntaria, sin embargo, si te vas más de un año, pierdes el puesto que tenías. Tienes la vuelta a la empresa asegurada pero no están obligados a asegurarte el mismo puesto.

REGISTRO CIVIL

• **ARTÍCULO 66**

En el Registro constarán los hechos que afecten a españoles, aunque determinen la pérdida de su condición de tales o hayan acaecido antes de adquirirla. También se inscribirán los que afecten mediatamente a su estado civil.

La duda sobre la nacionalidad del sujeto no es obstáculo para la inscripción de hecho. Tampoco lo es el no estar matriculado en el Consulado.

También constarán los acaecidos en el curso de un viaje a bordo de naves o aeronaves españolas.

En las inscripciones de nacimiento que hayan de practicarse en los Registros Consulares o Central, sin que esté acreditada conforme a Ley la nacionalidad española del nacido, se hará constar expresamente esta circunstancia.

• **ARTÍCULO 71**

El acta en cuya virtud puede practicarse la inscripción de nacimiento, matrimonio o defunción, cualquiera que sea el tiempo transcurrido, será autorizada:

1. Si los hechos ocurren en el curso de un viaje marítimo o aéreo, por el Contador del buque de guerra, o, en las otras naves, por el Comandante, Capitán o Patrón.

- **ARTÍCULO 52**

Podrán celebrar el matrimonio del que se halle en peligro de muerte:

3.º El Capitán o Comandante respecto de los matrimonios que se celebren a bordo de nave o aeronave.

El matrimonio en peligro de muerte no requerirá para su celebración la previa tramitación del acta o expediente matrimonial, pero sí la presencia, en su celebración, de dos testigos mayores de edad y, cuando el peligro de muerte derive de enfermedad o estado físico de alguno de los contrayentes, dictamen médico sobre su capacidad para la prestación del consentimiento y la gravedad de la situación, salvo imposibilidad acreditada, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 65.

- **ARTÍCULO 690**

La persona que tenga en su poder un testamento ológrafo deberá presentarlo ante Notario competente en los diez días siguientes a aquel en que tenga conocimiento del fallecimiento del testador.

- **ARTÍCULO 720**

Durante una batalla, asalto, combate y generalmente en todo peligro próximo de acción de guerra, podrá otorgarse testamento militar de palabra ante dos testigos.

- **ARTÍCULO 724**

Los testamentos abiertos hechos en alta mar serán custodiados por el Comandante o por el Capitán, y se hará mención de ellos en el Diario de navegación.

La misma mención se hará de los ológrafos y los cerrados.

LA ACTIVIDAD AÉREA Y EL DERECHO DE LA COMPETENCIA

EL ESPACIO AÉREO COMO PRESUPUESTO DE LA COMPETENCIA. EVOLUCIÓN.

Analizamos la navegación aérea desde una perspectiva mercantil y que nos va a servir para comprender como ha evolucionado el derecho comunitario cuando se ha enfrentado a la regulación del derecho aeronáutico privado.

El derecho a la competencia, en el ordenamiento jurídico privado hay algunas materias especialmente sensibles, uno de ellos es concretamente el derecho de la competencia. Cuando hay un nuevo gobierno, normalmente cambia estas normas, tienen un alto contenido político y económico. Su importancia explica que quien protege y vigila este derecho es el ministerio de economía. Son normas privadas, mercantiles. Pero como tiene mucha repercusión en la economía lo vigila el propio gobierno.

Cuando hablamos de derecho de la competencia, hablamos de dos grupos de normas: defensa de la competencia y competencia desleal. A continuación, se desarrollarán ambas.

- **Defensa de la competencia.** Se estudia en la **LDC (Ley de defensa de la competencia)**. Defiende la competencia entre empresas, que luchan por tener clientes, hay que defender que la competencia exista. Establece que conductas están prohibidas. Tienen que competir porque es necesario que se compita. En general, así se protege a los consumidores. La competencia cumple varias funciones:
 - Regulación de precios que da información sobre el mercado.
 - Optimización en la asignación de los recursos, los empresarios bajan sus costes.
 - Quien no puede competir no tiene por qué continuar en esa actividad.
 - Distribución adecuada de la riqueza.
 - Desarrollo e innovación.

Una de las primeras leyes que habla de la defensa de la competencia es la **ley americana de 1890 Sherman Act**. Es la que se ha tomado como referencia en los demás países. Analiza la repercusión económica, además de política, porque afecta a las grandes empresas del país. **Nuestra ley de la defensa de la competencia es del año 2007**. En el año 2001 el T.C. reconoció que las CC.AA. tienen algunas competencias sobre la defensa de la competencia.

La UE, y sus estados han cedido a la comisión mediante el tratado de adhesión a la UE. Es uno de los contenidos centrales de la UE. Se trataba de crear un único mercado donde todas las empresas pudieran competir en situación de igualdad. La UE interviene cuando afecta a varios países o en general al mercado europeo.

En nuestra LDC, se prohíben una serie de conductas. Sobre todo:

- **Las prácticas o actos colusorios o cárteles de competencia.** Es pactar para perjudicar a otro. Uno o varios competidores acuerden excluir, limitar o reducir la competencia en toda parte del mercado nacional y respeta al producto o servicio que ellos produzcan. Se puede probar que ha habido acuerdo o bien se puede atender a los resultados (hechos económicos). Hay estas posibilidades:
 - Explícitos.
 - Indicios.
 - Resultados. No está aprobado en todos los sitios, hay incluso países europeos que lo permiten.

Nota: en España es la CNMC (Comisión Nacional del Mercado y la Competencia) el que vigila y protege al mercado para que no haya situaciones injustas de competencia en el mercado. Este es un organismo del estado. No dicta sentencias, sino que administra actos administrativos y realiza resoluciones.

Pueden ser recomendaciones o soluciones colectivas. Lo cual significa que le están diciendo como debe de poner el precio. El efecto se valora analizando las repercusiones económicas de esos acuerdos. A la hora de decidir si esos acuerdos están prohibidos no se tienen en cuenta:

- Aquellas con poca importancia económica. No merece poner en marcha el sistema.
 - La UE exime de esta prohibición varias situaciones: pactos que ofrecen al mercado más beneficios que los perjuicios derivados de cómo afectan a la competencia. Por ejemplo, los estándares de los cargadores de móviles.
 - Se excluyen los acuerdos verticales. Los horizontales, que los empresarios estén en el mismo nivel de producción y tienen que competir. Los verticales están en distintos niveles.
- **El abuso de posición de dominio.** Tener una posición de dominio en el mercado no está prohibido. Lo que está prohibido es tener una posición de dominio en el mercado y abusar de esa posición, **por ejemplo**, puedo reducir el precio a bajo coste y los competidores no lo pueden aguantar. Acabas con los demás competidores y se vuelve un monopolio. Una posición de dominio se puede tener cuando eres la única demandante oferente de un mercado. Pasó con Iberia, que era estatal y nadie puede competir contra el estado. Se pidió que se privatizara. Solo así puede haber competencia real entre las empresas. También se da cuando no hay otra competencia sustancial real. Hay muchas empresas de telefonía móvil, pero las infraestructuras son de Telefónica. Si son un oligopolio, no hay competencia efectiva. Para saber si hay posición de dominio hay 2 formas:
 - Delimitación del mercado.
 - Comparación de cuotas.

El abuso se da cuando se imponen precios o condiciones injustas (si lo quieres bien y si no te largas), negativa de suministros, imposición de contratos anudados o vinculados. Todo abuso de posición de dominio está prohibido. Hay dos conductas que se prohíben:

- **Las concentraciones económicas**, suelen ser acuerdos contractuales que llevan a unir fuerzas en el mercado (fusiones). No están prohibidas. Lo que ocurre es que es obligatorio antes de realizarlas, comunicarlas a las autoridades de la competencia. La autoridad puede autorizarlo o no, o lo puede autorizar con condiciones. **(No están prohibidas, pero hay que pedir permiso a partir de determinado volumen de ventas).**
- **Ayudas públicas.** Solo se autorizan excepcionalmente. Se permiten a nivel europeo cuando se trataban de privatizar empresas públicas. Deben de estar justificadas. El estado da dinero a una empresa, pero también puede ser una perdonación de la deuda con la S.S. La ayuda pública es un concepto muy genérico. En general, las ayudas colocan a los competidores en una posición ventajosa sobre el resto. El problema, es que el propio estado no se va a controlar a sí mismo. **Normalmente, lo vigila la UE.** Lo controla en España, la comisión de defensa a la competencia. Es un organismo público. Tiene concedida autoridad para poner multas y sancionar actos administrativos. Si la situación sobrepasa al estado entra la comisión europea. Las sanciones que se impongan son recurribles. Lo revisa un juez contencioso administrativo. No es tanto una actuación entre particulares si no que es una cuestión entre los competidores y la economía. Es entre particulares con competencia desleal. **Es la comisión europea la que tiene un papel muy importante en las ayudas públicas que los Estados dan a sus propias empresas.**
- **Competencia desleal:** Se estudia en la **LCD (Ley de la competencia desleal)**. Lo que hace es complementarla, es decir, que se tiene que competir, pero no de cualquier forma. No vale lo que se considera desleal. Esta ley evita que la lucha pase a determinados límites. Mira muchas conductas como el engaño, la publicidad engañosa, confusión... Esta ley dice que se quiere que las empresas compitan, pero no de cualquier forma.

Nota: El ministerio de Economía es el encargado de vigilar la Ley de la competencia, ya que es ámbito importante.

ARMONIZACIÓN EN EL DERECHO AÉREO.

El derecho internacional hace referencia a la escala en otro territorio o punto de destino. En este epígrafe se utilizarán las libertades del aire que se recogen en el Convenio de Chicago.

- **LIBERTADES DEL AIRE:**

1. El privilegio de volar sobre su territorio sin aterrizar. (**Sobrevuelo**)
 2. El privilegio de aterrizar para fines no comerciales. (**Escala técnica**)
 3. El privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en territorio del estado cuya nacionalidad posee la aeronave. (Requiere menos confianza que la 4)
 4. El privilegio de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del estado cuya nacionalidad posee la aeronave.
 5. El privilegio de tomar pasajeros, correo y carga destinada al territorio de cualquier otro estado participante y el privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga procedentes de cualesquiera de dichos territorios. (LIBERTAD)
- **Artículo 1 de Chicago:** soberanía. Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio situado sobre su territorio.
 - **Art 4 de Chicago:** Cada Estado contratante conviene en no emplear la aviación civil para propósitos incompatibles con los fines del presente convenio.
 - **Art 5 de Chicago:** Derecho de vuelo en servicios no regulares. El transporte regular necesita el permiso del Estado para hacer escala o tiene fines comerciales, solo se podría sobrevolar el espacio aéreo de un Estado contratante si no hay escala ni fines comerciales. Reconoce la primera libertad. Al desembarcar pasajeros, carga y correo (segunda libertad).
 - **Art 6 de Chicago:** Servicios aéreos regulares. “Ningún servicio aéreo internacional regular podrá explotarse en el territorio o sobre el territorio de un Estado contratante, excepto con el permiso especial u otra autorización de dicho Estado y de conformidad con las condiciones de dicho permiso o autorización.”
 - **Art 7 de Chicago:** Cabotaje. “Cada Estado contratante tiene derecho a negar a las aeronaves de los demás Estados contratantes el permiso de embarcar en su territorio pasajeros, correo o carga para transportarlos, mediante remuneración o alquiler, con destino a otro punto situado en su territorio”
 - **Tercera libertad:** desembarcar pasajeros de otro país distinto al de la matrícula.
 - **Cuarta libertad:** cargar pasajeros (va ligada a la tercera libertad)
 - **Quinta libertad:** las dos anteriores prolongando a otro país.

El cabotaje y su reserva para empresas nacionales esta en el art. 71 y 83 de la LNA.

- El **tráfico no regular** se encuentra en el art. 79 y 80 de la LNA:
 - *“El tráfico no regular podrá ser ejercido por empresas individuales o colectivas, sean o no concesionarias de otro tráfico, previa autorización del Ministerio del Aire y bajo su inspección.”*
 - Condiciones para el tráfico no regular (art. 80 LNA):

- Que el solicitante sea español (comunitario), si se trata de empresa colectiva su capital debe ser enteramente nacional o que la participación de capital extranjero no exceda del 25%. Las sociedades anónimas emitirán nominativamente todos sus títulos. Artículo muy desfasado
 - Acreditar que se dispone del material que en cada caso se fije para la prestación del servicio.
 - Depositar una fianza cuya cuantía se determinará en cada caso por la Dirección General de Aviación Civil.
 - Que el personal directivo y de vuelo de la Empresa sea español y reúna las condiciones exigidas en esta Ley.
- El **Convenio de Chicago** solo reconoció las dos primeras libertades, las siguientes se han ido imponiendo con tratados bilaterales y multilaterales. La tupida red de tratados internacionales es la que ha dado lugar a la implantación de las libertades del aire.

Se puede decir que el Convenio de Chicago no sirvió en su propósito para liberalizar el tráfico aéreo

La navegación aérea no es libre. Con el convenio de Chicago se da el protagonismo al Estado y es el que condiciona que se den las actividades mercantiles porque puede denegar, por ejemplo, el permiso de sobrevuelo.

Es el Estado el que permite el sobrevuelo del espacio aéreo de su territorio, esto promueve los monopolios o los oligopolios.

Descartado el reconocimiento de las libertades del aire se empiezan a utilizar los tratados internacionales que se van concediendo las libertades entre dos países. ****Por ejemplo**, España reconoce que Lufthansa vuele a España, pero Alemania también tiene que reconocer que vuele Iberia**. El tráfico internacional empieza a aparecer mediante una red de acuerdos internacionales basados en el principio de reciprocidad. Se tratan de acuerdos que poco a poco se van tejiendo y mediante esa red se van extendiendo las 5 libertades del aire

Llegan a aparecer la 6, 7, 8 y novena libertad que suelen implicar a 2 o 3 estados. Esto afecta al sector privado de forma que se desarrollaron muchos de los contratos de arriendo de aeronaves dependiendo de la nacionalidad de la aeronave que me interesase.

Esto, plantea una serie de problemas a nivel nacional:

- En primer lugar, tenemos una actividad mercantil donde el Estado pone el precio. Es un mercado anticompetitivo.
- El segundo problema está en el ámbito de la propia Unión Europea, cuando se firman los tratados, al principio se trataba de crear un mercado común por sectores, luego se unificaron y se ampliaron para buscar libertades económicas. En el seno de la UE daba igual la nacionalidad porque estabas en igualdad de condiciones para competir.

Así surgieron las otras libertades del aire.

- **Sexta:** libertad para transportar entre dos países haciendo escala en el país de la matrícula de la aeronave.
- **Séptima:** libertad para transportar y desembarcar entre dos países distintos sin necesidad de hacer escala en el país de la matrícula de la aeronave.

- **Octava:** libertad de cabotaje aéreo, permitir a empresas extranjeras hacer cabotaje (operar) en mi territorio.
- **Novena:** transporte de pasajeros, carga y correos con destino a tres o más estados miembros.

Esto comenzó a cambiar en Estados Unidos, porque ellos, al desregular el sector aéreo, incrementaron la competencia. Lo consiguieron con la Ley de Desregularización Aérea “Airline Deregulation Act”. Al liberalizar el mercado aéreo, las aerolíneas americanas empezaron a competir y bajaron los precios de manera considerable. Esto, dejó en un mal sitio a las empresas europeas que volaban a EE. UU. Tenían que competir con las empresas estadounidenses y establecieron un doble sistema tarifario. Esto, solo duró unos años.

El **Deregulation Act (1978)** hizo cambiar todo el panorama del sector aéreo en EEUU. El Estado dejó de controlar el negocio aéreo, implicó una gran bajada de precios y las compañías aéreas europeas pasaron a perder competitividad (no podían competir con las empresas aéreas norteamericanas porque en Europa no se habían bajado aún los precios y las compañías europeas no tenían nada que hacer, esto generó un sistema tarifario doble, uno para competir con el mercado europeo y otro para competir en el mercado norteamericano). El espíritu de desregularización se trasladó a la UE.

Con esta ley intentó acabar con el control estatal de las aerolíneas. Esto generó una bajada en picado de los precios de los billetes aéreos. Con esto además se fomentó la competencia entre las empresas privadas y que el estado no interviniese.

ARMONIZACIÓN DEL SECTOR AÉREO EN LA UNIÓN EUROPEA.

La UE, encabezada por la comisión y los Estados Miembros tuvieron un tira y afloja desencadenado por diferentes etapas:

1. PRIMERA ETAPA

Estados Miembros de la UE firman el tratado internacional de Chicago de 1944. (Todos reconocen la soberanía del Estado en normas de navegación aérea) Además, todos los Estados miembros tenían sus propias aerolíneas de bandera que gozaban del monopolio.

Para poder competir con el mercado norteamericano, la UE debe eliminar los monopolios. Por tanto, a partir de 1986 y gracias a la presión de las sentencias que se verán a continuación, se empieza a liberalizar el sector aéreo en la Unión Europea con el derecho de la competencia.

Hay algunas razones para liberalizar el sector aéreo que son:

- Había que **proteger el interés público**, que los distintos territorios del estado estuvieran conectados.
- Justifican la regularización, si el estado no ayuda a las compañías aéreas, estas no pueden **mantener el tráfico regular periódico**.
- **Protección del sector aéreo contra la competencia destructiva.**

La competencia en el sector aéreo funciona, no es mala, lo que no funciona es la autorregulación. Debemos diferenciar los conceptos de **DESREGULAR (Quitar normas)** y **LIBERALIZAR (regular normas para introducir competencia)**. Estas dos palabras no son sinónimas.

Con la liberalización en Europa, se reduce la función del Estado a su verdadero campo, no determinando que precios hay que poner. La función del Estado debe ser defender la competencia y el interés público.

Si decimos que el sector está liberalizado es que todos los intervinientes van a ser tratados de la misma manera. **Van a tratar a todas las empresas igual.** Estamos diciendo que hay transparencia financiera entre el Estado y las empresas. ****Por ejemplo,** el Estado no puede salvar a una de las aerolíneas de su país de la bancarrota**. El estado no puede intervenir en la gestión de las empresas aéreas.

La **liberalización** implica:

- Se debe **tratar por igual** a todas las empresas, sean públicas o privadas.
- **Transparencia económica** de las empresas públicas.
- El **estado ha de abstenerse** de intervenir en las empresas reguladas públicas.

Gracias a estos tres puntos, cualquier empresa privada puede ya competir con una pública.

Nota: La IATA actuaba de manera anticompetitiva ya que establecía un sistema tarifario donde se fijaban los precios de los billetes. ¿Qué competencia cabe si me están diciendo el precio al que tengo que poner el billete?

Liberalizar el sector aéreo es una cosa que le interesa a la UE. Cuando se pasa a un sistema de un único tratado en la UE, se establecen fases de liberalización para todos los sectores económicos en general:

- **Título VI:** Transportes en general: Establece la competencia en servicios aeronáuticos y en general en toda materia de transporte. El Art 84.2 estableció que de la sección de transportes iban a quedar excluidos el transporte aéreo y el marítimo (de la competencia). El aéreo era una materia específica e iba a ser decidida por el consejo por unanimidad. El consejo defiende los intereses particulares en los Estados.
- **Título VII:** Habla de las distintas libertades europeas y de la competencia, que es básica para establecer las libertades europeas.

Ahora vamos a ver unas sentencias que datan de los años 1974, 1986 y 1989. A través de estas, el **Tribunal de Justicia** que es **quien interpreta los tratados**, mantiene una lucha entre la comisión y los Estados (consejo). El consejo (quien defiende los intereses de los estados) dice que el tema del sector aéreo es una materia específica suya. La Comisión, aprueba que el transporte aéreo sea competencia específica de los estados, pero, no así la actividad comercial que supone la actividad mercantil aérea. Esa actividad, debe estar regulada por normas de la competencia. Esto, se aplica a todos los demás transportes.

El Tratado de Fundación de la UE, en su tercer apartado, trata la regulación de transportes en el Título VI Artículo 100. Este, dice que la regulación aérea y marítima son materia específica del Estado. Pero, aunque sea soberano sobre su espacio aéreo, no puede regular la actividad mercantil. Por tanto, la actividad mercantil no puede estar excluida de las normas de defensa de la competencia.

SENTENCIA 1: TJUE 167/73 de 4 de abril de 1974: Francia se negaba a que la Comisión regulase sobre ciertas materias del sector aéreo y planteó una consulta. Finalmente, el Tribunal Europeo sentenció que Francia no podía obligar a todas las compañías a poner los precios que quisiera, ni el mismo precio para todas las compañías.

2. SEGUNDA ETAPA

- **SENTENCIA 2:** TJUE Nouvel iles Frontieres 30 de abril de 1986. Trata sobre los precios de IATA.
- **SENTENCIA 3: TJCE 66/86 de 11 de abril de 1989:** Esta sentencia se da porque el gobierno alemán que se quejó sobre que una compañía, vendía billetes muy baratos que hacían escala en Alemania. El tribunal, reconoció que si hay circunstancias que apruebe la UE que permitan a los estados intervenir en la actividad aérea. Es decir, que la ley de competencia afecta dentro de la UE pero que se puede imponer un resultado sobre los acuerdos bilaterales que los países miembro de la UE firmen con países terceros extracomunitarios.

Además, hay otras sentencias que tratan estos temas que son:

- Ahmed Saeed Flugreichsen Silver Line
- Reissnenburg GmbH vs Zentrale Zue Bekampping

3. TERCERA ETAPA

La Comisión se basó en las sentencias de la segunda etapa para regular la competencia del sector aéreo. En el año 1992 aparecen una serie de reglamentos muy importantes en el proceso de liberalización que son los siguientes:

- **Reglamentos 2342/1990, 2343/1990 y 2344/1990** sobre tarifas de servicios regulares, rutas intracomunitarias, exención por categorías.
- **El reglamento 2407/92**, establece las **condiciones** para que las empresas aéreas tengan una **licencia comunitaria** para **operar**. No tenías que pedir permiso a ningún estado en particular. Se ponen una serie de condiciones para conseguir la licencia, una de esas condiciones son el estudio de los presupuestos de las aerolíneas. Si no se cumplían esos requisitos, no se conseguía la licencia comunitaria. Se reconoce dicha licencia como operador comunitario a los transportistas aéreos de cualquier nacionalidad en la UE.
- **En el 2408/92** se establece que, si tienes la licencia, tienes derecho a **acceder a las rutas comunitarias** en condiciones de igualdad. **** Por ejemplo**, una aerolínea alemana puede realizar una operación de cabotaje en España ******. Todos los Tribunales europeos tienen que cumplirlo. También regula las situaciones de excepción por las que había determinadas rutas que se cerraban a algunas empresas con permiso explícito.
- **El 2409/92** trata sobre las **tarifas**. Se establece la libertad absoluta para el establecimiento de tarifas a sus servicios empresariales. Las aerolíneas pueden competir con el precio, no tienen que pedir permiso a los Estados y tampoco tienen que pedir autorización para ese precio. Solo se establece una comunicación al Ministerio del Aire por ese precio. Se regulan algunas excepciones como las subvenciones a los residentes en Canarias que son autorizadas, justificadas y restringidas.
- **El 2410/92** reconoció la **competencia en materia de cabotaje**. Concede a la comisión amplios poderes para actuar dentro del mercado doméstico. Este, es un tema muy delicado para los Estados. Regulaba más cuestiones, pero vino a establecer que el cabotaje es libre y el Estado no puede reservar el cabotaje.
- **El 2411/92** habla de prácticas concertadas entre empresas que se permiten. Concentraciones económicas en empresas y de permisos a determinadas situaciones. Podrían considerarse anticompetitivas pero que por los beneficios que aportan al mercado se van a permitir.

Algunos de estos reglamentos, ya se han sustituido por otros, para adecuarlos a la situación económica actual. Uno de los problemas de la competencia es que algunos Estados hacen acuerdos con países extracomunitarios que no están al alcance de otros países comunitarios. Esos acuerdos son perfectamente lícitos, pero va contra el espíritu de los tratados de fundación de la UE. Porque se consiguen ventajas que no están al alcance de los otros países. **** Por ejemplo, acuerdos entre Gran Bretaña y EE.UU.****

4. CUARTA ETAPA

Estos reglamentos mencionados establecen las bases para la competencia dentro de la Unión Europea. De cara a fuera de la UE se tiene el reglamento 2019/712 que establece las bases de la competencia fuera de la UE.

Entre 1992 y 1997 hubo un periodo de 5 años en el que los derechos de cabotaje comenzaban a introducirse poco a poco hasta que entre abril de **1997 y marzo de 1998 los estados estaban obligados a concederse derechos de cabotaje** entre Estados pero cabían excepciones.

Después de estos reglamentos se estableció un periodo para la liberalización y para crear un espacio común y se señalaron 2 fechas: 1997 y marzo de 1998. La primera era provisional y la del 1998 marcó la creación del espacio aéreo común. Hubo un periodo de transición de cinco años en el que los estados tenían los derechos de cabotaje pero que debían irse abriendo sucesivamente. Estaban obligados a concederse derecho de cabotaje y se consideró que en el año 1998 el espacio aéreo de la UE se había liberalizado.

La comisión, tiene la potestad para sancionar a empresas o a Estados con multas. La regulación actual está en el 139/2004 que recoge las condiciones económicas que han de darse para que una situación anticompetitiva pueda ser controlada por la comisión y no por los estados. El volumen de negocio debe de ser muy alto, y, que el volumen conjunto a nivel mundial supere los 5 millones de euros y que individualmente al menos 2 empresas superen los 250 millones euros.

Si no se alcanzan esos umbrales el competente sería el organismo nacional al que afecte. Hay algunas excepciones, donde la Comisión va a intervenir, pero en general viene a recalcar que esa concentración debe afectar a varios países europeos, no está localizado en uno solo y se determina con criterios objetivos como que no afecte solo a un estado si no a varios ampliamente.

TITULO VI: Tratado de funcionamiento de la Unión Europea. Va a garantizar la libertad de prestación de servicio gracias a la norma de la competencia.

<i>A favor de extender la competencia</i>	<i>En contra de extender la competencia</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Reducir el papel del Estado a su verdadera función, la tutela del interés público en salud, seguridad aérea (materiales, licencias), bienestar... • La defensa de la competencia como principal papel de los Estados. Para liberalizar el mercado aéreo era necesario: <ul style="list-style-type: none"> ○ Igualdad de trato de todas las administraciones frente a las empresas aéreas ya fuera pública o privada; ○ Transparencia financiera de las empresas públicas, en este caso de Iberia; ○ No intervención: que el Estado no intervenga de ninguna manera en la gestión empresarial, ni siquiera si la empresa es pública. 	<ul style="list-style-type: none"> • El Estado tenía que proteger el interés público en relación como las comunicaciones de regiones territoriales, • Proteger el mantenimiento de servicios regulares (según estos, iba a ser imposible mantener un transporte regular sin el control estatal) y, • Que la competencia era destructiva y se debía por tanto controlar el mercado.

AYUDAS PÚBLICAS AL SECTOR

Últimamente están bastante de moda por la posición de los aeropuertos. En muchos aeropuertos se hacen acuerdos con compañías de bajo coste para que vengan a sus aeropuertos y a cambio se le dan ayudas económicas. Estas, se denominan por la Unión europea, pactos colusorios.

Cuando el estado ayuda a una compañía aérea, está discriminando al resto de compañías aéreas.

La comisión, dice que, si se cogen los artículos 107 y 108 del TFUE, son ayudas públicas y están prohibidas. Se entiende que hay ayudas públicas cuando:

- Quien recibe esa ayuda pública recibe un beneficio que no está al alcance de otros competidores.
- Imputar al estado o a alguno de sus organismos esa ayuda pública o esa ventaja económica.
- Sea selectiva, tiene que tener como beneficiarios a determinadas empresas.
- La comisión dice que ese tipo de ayudas puedan afectar a otros estados miembros y que produzca diferencias entre ellos, que afecte a la competencia.

En el segundo apartado, cogiendo algunas sentencias anteriores, se dice que puede haber situaciones en las que las ayudas si sean compatibles con el mercado interior y que por lo tanto no se consideren como ayudas públicas. Surge en dos supuestos:

- Se considera una situación excepcional que justifica la concesión de esa ayuda. A consumidores determinados, como los residentes en Canarias.
- Reparar perjuicios para reparar desastres naturales, como por ejemplo las pérdidas ocasionadas por la nube de ceniza volcánica.

Van contra el mercado interior cuando se autorizan determinadas ayudas que favorecen determinadas actividades económicas. Hay directrices que marcan las ayudas públicas permitidas como son las nuevas directrices aéreas del año 2015, que tienen la situación actual del sector aéreo en esta fecha. Son directrices que dicen que ayudas se van a aprobar y cuales se van a rechazar.

- Tanto las ayudas a la construcción de aeropuertos como las ayudas al funcionamiento del aeropuerto son ayudas públicas y van en contra del espíritu del tratado de fundación de la UE. Son ayudas públicas porque interviene en la actividad mercantil con la excepción si se solicita a la comisión permiso:
 - Que se trate de aeropuertos regionales. Y que tienen que tener un volumen controlado y escaso. Con menos de 3 millones de pasajeros anuales. Se comuniquen con otro aeropuerto que este situado en la zona común de aviación (La UE).
 - Se va a autorizar la ayuda pública si se solicita como una cifra cerrada.
 - La solicitud tiene que ir acompañada de un plan de negocio.
 - Son ayudas que han de limitarse, que al final del cual deben suprimirse.
 - Además de la ayuda a las mejoras a los aeropuertos (infraestructura y funcionamiento) también considera acuerdos entre un aeropuerto y determinadas compañías aéreas, que lo que hacen es que las compañías centren sus negocios en ese aeropuerto para que aumente el volumen de operación en ese aeropuerto. Pacto colusorio entre particulares

Establecen dos clases de límites a esos acuerdos. La comisión establece que las va a autorizar a previa petición si están limitadas temporalmente, de forma que lo limita a 3 años, después de esta fecha la ruta no necesita soporte

público. Además, la adjudicación a ese aeropuerto no puede ser discriminatoria. Los aeropuertos tienen que estar abiertos a acuerdos con cualquier compañía aérea que desee explotar una ruta en las mismas condiciones.

El organismo público español de defensa de la competencia antiguo TDC afirmó en el programa para la convergencia de la economía española de 1993 que esas medidas liberalizaban el sector.

CASOS PARADIGMÁTICOS IBERIA

- **PROBLEMAS DE COMPETENCIA EN EL SECTOR AÉREO ESPAÑOL HASTA 1992:**

- Barreras de acceso al mercado del transporte aéreo.
- Tarifas intervenidas (autorizadas) por la administración.
- Control estatal de los derechos de despegue y aterrizaje, así como los horarios de vuelo (slots).
- Servicios en tierra en régimen de monopolio. (Handling)
- Limitación de acceso a los servicios informáticos de reservas.
- Acuerdos controlados por el Estado entre compañías de explotación conjunta, distribución de capacidades y tarifas.
- Tratados bilaterales con otros Estados con designación de una única compañía beneficiaria, normalmente Iberia.

Al principio de la liberalización del sector en Europa, Iberia era una empresa pública (INI), formando varias empresas.

Iberia fue fundada el 28 de junio de 1927. Iberia dominaba el transporte interior, y el transporte interinsular. El transporte internacional se abría a todas las compañías, pero las chárter dominaban el sector turístico. (Monopolio).

El proceso de liberalización aérea implicó el fin del monopolio estatal y la privatización de Iberia.

- Hay que distinguir dos cosas:
 - **Liberalización:** Introducir competencia allí en donde no la hay.
 - Son claves:
 - El proceso de liberalización europea
 - Las decisiones del gobierno español desde 1993.
 - **Privatización:** de sociedad estatal → a sociedad anónima con capital privado (y posibilidad de inversores no nacionales)

Se produjeron bancarrotas técnicas en 1994 y se hicieron necesarias inyecciones de capital.

En 1999, Iberia pasó a formar parte de la alianza OneWorld, junto con las aerolíneas British Airways y de American Airlines, entre otras.

- **PACTOS COLUSORIOS EN EL SECTOR AÉREO INTERNACIONAL**

Las prácticas colusorias son los acuerdos entre empresas, decisiones o recomendaciones colectivas y prácticas concertadas o conscientemente paralelas, que tengan por objeto, produzcan, o puedan producir el efecto de impedir, restringir o falsear la competencia en todo o en parte del mercado nacional.

1. Resolución 447 del Tribunal de Defensa de la competencia.
 - a. Multa de 15 millones de pesetas a cada participante.
2. Star Alliance
 - a. La primera alianza aérea es de 1997.
3. SkyTeam → Año 2000.

- **CASOS DE CONCENTRACIÓN ECONÓMICAS EN EL SECTOR AÉREO.**

Las concentraciones económicas permiten actuar de forma más eficaz en el mercado, pero también un riesgo para la competencia.

Las concentraciones económicas son una unión entre empresas que juntan de una manera estructural y permanente sus empresas y el resultado es un aumento de poder de cada empresa. Por tanto, es muy difícil competir contra una concentración económica.

Muchas veces, los pactos colusorios, son pactos que ponen en marcha una organización, por ello se podría hablar mejor de concentración económica. Una concentración económica no tiene por qué ser una fusión entre empresas. Las concentraciones económicas atienden únicamente a razones económicas.

En el sector aéreo es una fórmula muy utilizada: crecer, para competir y dominar más.

- **Las primeras concentraciones económicas:**

1. Una de las primeras concentraciones económicas fue la de EADS de fabricación de aeronaves, con la finalidad de enfrentarse a los grandes fabricantes de aeronaves.
2. Grupo Lufthansa, llevó a cabo la fusión de empresas de manera muy rentable. Por ejemplo, cuando adquirió Swiss International Airlines en 2005.
3. United adquirió en 2010 Continental Airlines y formó la mayor aerolínea del mundo.
4. OneWorld: British Airways e Iberia también plantearon un acuerdo de colaboración con American Airlines.
 - a. En septiembre de 2009, la Comisión investigó este acuerdo para descartar pactos colusorios contrarios a la competencia en las rutas transatlánticas.
 - b. En febrero de 2010, el departamento de transportes (DOT) de EEUU impuso condiciones.
 - c. En marzo de 2010, la propia alianza ofreció a la comisión 6 permisos diarios (slots)
 - d. Esa oferta se aceptó en julio de 2010 con Joaquín Almunia como vicepresidente de la competencia.

DERECHOS Y NEGOCIOS JURÍDICOS SOBRE LA AERONAVE

1. CONFIGURACIÓN JURÍDICO-PRIVADA DE LA AERONAVE

Concepto de aeronave para el derecho (Art 11 LNA /Rto Registro Mercantil de 1856) :

- a) Toda construcción con aptitud para la navegación aérea, en especial, para el transporte de personas o cosas, capaz de moverse en la atmósfera merced a las reacciones del aire, sea o no más ligera que éste y tenga o no órganos moto propulsores.
- b) Cualquier máquina no tripulada que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones de la misma contra la superficie de la tierra y opere o esté diseñada para operar de forma autónoma o para ser pilotada a distancia sin un piloto a bordo.

Caracteres esenciales de una aeronave:

- Las aeronaves son **bienes NO FUNGIBLES** (cada una de ellas es específica). Recordemos que el bien más FUNGIBLE que hay es el dinero. (fungible: da igual una moneda que la otra)
- Cada aeronave está **identificada e individualizada**. Esa individualidad se observa en la marca propia, matrícula propia... En el registro mercantil va a estar individualizada.
- Su naturaleza jurídica es de un **bien mueble**. Tiene la característica de que es traslativo, se puede mover. Una casa es un bien inmueble. Los derechos de garantía se utilizan en bienes con valor económico para garantizar que se va a devolver, estos derechos son diferentes para los bienes muebles. La aeronave es un bien mueble y movable, pero al mismo tiempo tiene muchas normas que se les aplican que son normas de materia de bienes inmuebles, como las que tratan la materia de propiedad y garantía. El código de comercio dice que se considerará un bien mueble mientras que no se diga otra cosa. En el artículo 60 de la Ley de Navegación Marítima dice que el buque es un bien mueble pero especial. En esta materia, sobre todo y en especial, las revisiones al derecho marítimo van a ser constantes. Tenemos muchas normas de mantenimiento.

Cosa mueble *sui generis*: es una cosa mueble, pero alguna de las normas que se aplican son normas de cosas inmuebles. Por ejemplo, no aplica el contrato de prenda si no de hipoteca.

- Además, el derecho lo considera como una **unidad**. Una unidad que permite que la aeronave sea objeto de negocios jurídicos.
- La aeronave es una **cosa compuesta**, por elementos constitutivos que la LNM (Ley de Navegación Marítima) denomina integrantes y **pertenencias**.
 - Las partes constitutivas de la aeronave están en la estructura de la aeronave y **no pueden separarse de ella sin desmembrarlo**.
 - Las **pertenencias** son cosas **accesorias** que en principio **podrían separarse de la aeronave** pero que se destinan al **uso de la navegación aérea de forma permanente** y son indispensables para esa navegación aérea. Siguen el mismo destino jurídico de la aeronave, si se vende la aeronave se venden las pertenencias. Si se pone en **hipoteca** la aeronave también se incluyen las pertenencias. Si no se quiere llevar las pertenencias hay que mencionarlo, es decir, salvo pacto en contra.

- Los accesorios son consumibles que se destinan temporalmente a la navegación aérea.

****Según el Art 39 de la Ley de Hipotecas Inmobiliarias y prendas en desplazamiento.** La hipoteca comprenderá la célula, motores, hélices, aparatos de radio, accesorios, mobiliario, entre otros.

Los repuestos del almacén son considerados pertenencias si en el inventario inicial están incluidos. El combustible imprescindible para un vuelo, pero no la reserva, es pertenencia. En el art 72 de la LNA dice algo similar. Las pertenencias son accesorios para la navegación aérea y están destinados para la navegación aérea, si no cumple todo no está incluido** El artículo 39 trata de definir cuáles son las pertenencias que forman parte de la aeronave. La conclusión que podemos sacar es que si yo compro una aeronave, esta deberá venir con las pertenencias incorporadas, y si la alquilo también, salvo pacto en contrario.

- La última característica esencial es que es una **cosa registrable**, es decir, pueden ser objeto de publicidad legal. La publicidad legal no es publicidad comercial. Si no que se trata de dar publicidad a ciertos hechos jurídicos y económicos referidos a derechos para dar seguridad jurídica al tráfico económico y también al tráfico personal.
 - *Es decir, yo te compro una casa, pero como se que tu eres el propietario de la casa (seguridad jurídica), seguridad de que, si yo firmo este contrato de compra de esta casa, quiero tener la seguridad de que el derecho del Estado me ha a proteger frente dicho contrato. En conclusión, quiero tener la seguridad de que mis actos económicos y jurídicos son ciertos o por lo menos tengan la protección del derecho del Estado.*

Nota: la diferencia entre hipoteca y prenda es lo que das en garantía. En el caso de una hipoteca, lo que das en garantía es un bien inmueble, y, por tanto, se sabe que no se va a mover y que va a estar y permanecer ahí. Mientras que en el caso de un prenda puede moverse y extraviarse.

EXAMEN: En un préstamo entre una persona y el banco, la obligación del banco es dar el dinero, y después la obligación de la persona, hay varias, devolver el dinero, devolver los intereses, ajustarse a los plazos. Como el banco no se fía, el banco pide firmar un contrato adicional además del contrario propio del préstamo. El banco entonces exige un contrato de garantía, este contrato entrará en juego únicamente cuando el contrato de préstamo NO se cumpla.

2. DERECHOS DE LA PROPIEDAD. PUBLICIDAD LEGAL

No es publicidad comercial. Está regulada por normas de competencia, como la de competencia desleal o la ley general de publicidad.

Cuando nos relacionamos contractualmente con alguien, nos tenemos que fiar de los que nos dice, de su palabra.

El registro mercantil se va a regir sobre una serie de **PRINCIPIOS REGISTRALES** que se van a mencionar:

- **Principio de obligatoriedad de la inscripción.** Por ejemplo, el del nacimiento. En el caso de las empresas es obligatorio inscribirlas para las sociedades y para el empresario naviero y el empresario individual aéreo.
- **Principio de Titulación pública:** Sólo se inscriben documentos públicos salvo que la ley permita otra cosa de manera expresa. El nacimiento tiene un certificado del hospital.
- **Principio de legalidad:** Establece que el contenido del registro se va a considerar legal, es decir, correcto y que cumple la ley. Si el registrador acepta la constitución de una empresa aérea, se entiende que la escritura es correcta y que cumple con la ley.

- **Principio de legitimación:** Se presume que el contenido del registro es cierto, veraz, correcto y legitima a quien reclama el contenido del registro. Es legal hasta que un juez no diga lo contrario, cambiar el contenido de cualquier registro necesita de la aprobación de un juez. **¿Y si no es cierto?** A lo mejor ocurre que todavía queda algo por escribir en el registro, por ello hay otro principio que es el de tracto sucesivo que dice que las inscripciones en el registro deben tener un orden lógico y cronológico.
- **Principio de Oponibilidad material:** Desde que el contenido del registro es firme, ese contenido puede oponerse por y frente a todo el mundo de buena fe. De buena fe es que no tiene por qué saber que la situación es distinta. *Por ejemplo, yo llevo una escritura pública al registro mercantil y allí hay un libro de presentación que pone día y hora*

A es el propietario registral de una casa y se la vende a B, pero B todavía no ha ido al registro, entonces A, que es un pillo, dice que se la vende a C. C cumple con una cautela normal y cuando va a al registro le dicen que el propietario es A, aunque A le había vendido la casa a B hace una semana. Por tanto, cuando B, vaya al registro no podrá hacerlo porque en ese momento será C el precedente. En este caso, C es un tercero frente a A y B, ya que C no tiene por qué saber que A le había vendido la casa a B. En este caso, C, habiendo confiado en el contenido del registro de que la casa era propiedad de A, adquiere la casa **de buena fe** (solo te protege el principio de oponibilidad material si no conocías ni tenías por qué conocer la realidad de los hechos) de alguien que en realidad no es el propietario, pero adquiere la casa.

- **Principio de Prioridad:** Dice que, si hay dos solicitudes similares o iguales, se inscribirán antes los que lleguen antes.
- **Tracto sucesivo:** Suplica que cada inscripción tiene que responder a un orden lógico y cronológico. Por ejemplo, no puedo inscribir un matrimonio antes que un nacimiento.
- **Principio de publicidad formal:** establece que el registro mercantil es público y cualquier persona puede acceder a él y solicitar información con carácter general.

ACTOS QUE VAN A RECIBIR PUBLICIDAD RESPECTO A LAS AERONAVES

Las aeronaves van a recibir la publicidad sobre la propiedad y los actos jurídicos más relevantes que sean convenientes para poder oponer a los terceros. Esta publicidad legal se va a producir mediante un sistema doble:

- Registro mercantil: Efectos de la publicidad legal.
- Registro de carácter administrativo: Registro de matrículas.

REGISTRO MERCANTIL DE BIENES MUEBLES

El más importante es el registro mercantil, es el llamado registro de bienes muebles. Fue aprobado por el RD1828/1999 del 3 de diciembre. Ese RD aprobó el registro de las condiciones generales de la contratación. Tenía una disposición adicional que creó ese registro de bienes muebles. El registro tiene una oficina especial en algunos registros mercantiles especiales. Hay provincias sin registro de bienes muebles. El registro tiene 6 secciones. El primero es el que trata sobre las aeronaves y los buques. Los bienes inmuebles son registros reales.

Esto permite la publicidad legal de estos bienes más relativas a un bien mueble.

- El registro de bienes muebles es un registro personal en general, excepto el de los inmuebles que se abre la hoja al inmueble en lugar de a la persona.
- Es un registro real, se abre la hoja a la aeronave. Se construye la aeronave y se abre una hoja a esa aeronave. El protagonista no es el empresario, es la aeronave.

El registro de bienes muebles trata a la aeronave de manera especial, como si fueran inmuebles.

REGISTRO DE AERONAVES: CREACIÓN LNM

La publicidad de las aeronaves se encuentra en esa regulación (Real decreto) y en varios textos más. Uno de ellos es el reglamento del registro mercantil de 1956. Este, ya está derogado, pero tenía una serie de artículos que regulaban la publicidad de las aeronaves, buques y aeronaves, (art 155-166 y art 177 a 190) este fue sustituido por otro RRM (reglamento de registro mercantil) de 1996 que regulaba la publicidad de buques y aeronaves hasta que se aprobase un registro para ellos.

Aparece en 1999 el Registro de Bienes Muebles, pero se incluye a las aeronaves en una disposición adicional, que no aportaba suficientes normas, por lo que los expertos se seguían guiando por el anterior. Aparece la LNM de 2014 que, si contiene la publicidad legal para buques y deroga la regulación del 56. Y los art 177 a 190 no se sabe si están en vigor o no, esto dice que se aplicara para aeronaves lo establecido en buques anteriormente.

Para regular la publicidad legal se usa la LNM 2014, ya que van juntas en el registro de bienes muebles y no van a tener una regulación muy diferente. También regula cómo se coordina el Registro Mercantil y el Registro Administrativo.

También tenemos en el RBM alguna regulación que se encuentra en la Ordenanza del Registro de Venta y Plazos de Bienes Muebles de 1999. Contiene una regulación que se aplica en general al RBM (registro de bienes muebles).

PUBLICIDAD DEL R.B.M. (REGISTRO DE BIENES MUEBLES)

La certificación del RBM es la que tiene efectos jurídicos y sirve para establecer la propiedad de la aeronave (si solo puede hacerlo a través de este). El certificado del registro de matrícula solo va a tener efectos administrativos. Si el primer certificado se perdiera podrá suplirse de forma temporal pero no en todas las materias.

Los efectos de oponibilidad de los terceros de buena fe, solo lo contiene el RBM, si hay contradicción entre RBM y R. de matrículas.

Un certificado de bienes muebles sirve a efectos jurídicos, uno de matrícula no. Si se quiere oponer a alguien que se es el propietario de algo, solamente se puede hacer con el certificado de BM.

Art 31 de LNA: La certificación del Registro de matrícula sustituye al título de propiedad en casos de extravío o destrucción del mismo, y en tanto se expida un duplicado.

- **Artículo 65 LNM. Registro y matrícula.**

- Las titularidades y gravámenes sobre los buques, embarcaciones y artefactos navales se inscribirán en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles, con la finalidad de proporcionar seguridad a las relaciones jurídicas de aquéllos.
- La matrícula de un buque o embarcación corresponde a la Administración Marítima a través del Registro de Buques y Empresas Navieras y va destinada a mantener la identificación y el control administrativo de los buques y embarcaciones españoles. El Registro de Buques y de Empresas Navieras y el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras se regirán por lo establecido en esta ley y en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, así como en los reglamentos correspondientes.

- **Artículo 66 LNM. Coordinación entre Registros.**

- Los asientos que se practiquen en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles deberán coordinarse con las anotaciones que se hagan en la hoja de asiento del Registro de Buques y Empresas Navieras mediante comunicaciones que deberán cursarse directamente en la forma que reglamentariamente se determine.

- Los titulares de ambos Registros sólo tendrán competencia para expedir certificaciones del contenido que sea propio de los respectivos asientos a su cargo, pero no de los que les consten por comunicaciones derivadas de la obligada coordinación entre ambos organismos. No obstante, si se pidiere en uno de ellos certificación referida a extremos contenidos en el otro, deberá admitirse la solicitud y requerir del Registro competente que la expida, con objeto de que el solicitante pueda obtener en un solo organismo toda la publicidad formal referida al buque.
- **Artículo 177:** En el Registro Mercantil de la provincia donde hubiere matrícula de aeronaves se abrirá una sección especial para la inscripción del dominio y demás actos y contratos de trascendencia real relativos a las mismas.
- **Artículo 179:** Se inscribirán obligatoriamente en el Registro Mercantil las aeronaves de nacionalidad española y de propiedad privada que se destinen o puedan destinarse a fines industriales o mercantiles. El criterio que determina la obligatoriedad es lo que llamamos la mercantilidad. Si hay una mercantilidad sabemos que detrás hay un empresario aéreo, su actividad mercantil gira alrededor de las aeronaves. Las aeronaves no destinadas a la explotación mercantil no tienen la obligación de inscribirse al registro de los bienes muebles. Pueden inscribirse para aprovecharse de la publicidad legal. Si hay un contrato con un tercero y este quiere que la aeronave sea una garantía, la aeronave debe ser inscrita.

CONTRATO DE GARANTÍA

En un contrato de garantía, se garantiza la obligación de cualquier otro contrato. Por ejemplo, un contrato de préstamo. Puede aparecer de manera independiente. La obligación suele ser la obligación de devolver el capital con los intereses y por ello, se crea otro contrato que es el de garantía, que implica que si esa obligación.

- Hay dos clases de garantía en derecho civil:
 - Garantías personales: Son aquellas en que una persona va a dar garantía al cumplimiento de la garantía que sea. Cuando asumo una obligación, se aplica el 1911 del Código Civil. Recae sobre mi patrimonio personal.
 - Fianza: Habla del fiador.
 - Aval: Letra de cambio, cheque o pagaré.
 - Garantías Reales: Recae la garantía sobre la cosa (la res), da igual si es propietario de esa cosa o no, porque es la res la que responde al cumplimiento de esa obligación, hasta que se cancele la garantía. Por ejemplo, la compra de una vivienda. Son la prenda (bienes muebles de importante valor) y la hipoteca.
 - La garantía de una prenda se aplica a bienes muebles de importante valor, como un cuadro de Picasso. El deudor pignoraticio garantiza al acreedor pignoraticio, si incumple con ese bien, cubrirá su obligación. La prenda se entrega al ser un bien mueble. El acreedor debe custodiar la prenda y de buena manera, responder si le pasa algo.
 - En el caso de la hipoteca, no se entrega al acreedor, pero la dinámica es similar, si no cumplimos vamos a ejecutar la garantía, es decir, va a salir a subasta y si no es suficiente sigo debiendo una parte y si sobra, se da lo que sobra al deudor. Los bancos se ocupan de llevar la escritura de la hipoteca al Registro de la Propiedad. En los préstamos hipotecarios, es obligatorio suscribir un seguro contra el riesgo de incendios a favor del banco que ha dado el préstamo, de tal forma que, si la casa se incendia, la indemnización la cobra el banco y esto cubre la pérdida de la garantía.

La publicidad legal, en muebles rústicos y solares, la inscripción en el registro de la propiedad es constitutiva /la propiedad existe cuando se inscribe antes no). A efectos de publicidad legal, también dirá la hipoteca o las cargas.

En los préstamos hipotecarios es obligatorio inscribir un seguro contra incendios a favor del banco. De tal forma que, si la casa se incendia, la indemnización la cobra el banco, porque es el beneficiario. Esto se considera que cubre la garantía. El préstamo seguiría vigente. EN el resto, el seguro de hogar, lo tiene el beneficiario.

Con las aeronaves, que son una prenda sin desplazamiento de la posesión, a pesar de ser un bien mueble, se le da a las cargas una garantía especial (prenda sin desplazamiento, o la hipoteca de un bien mueble). No hay obligación de registrarse en el RBM, otra cosa es que les convenga para que el propietario reciba los beneficios de la publicidad legal, o que un tercero exija la inscripción.

Hay que inscribir solamente las aeronaves que se van a dedicar a una actividad mercantil. Aunque la LNA tiene una técnica muy defectuosa, el Art 33 daba a entender que la inscripción de aeronaves mercantiles no era obligatoria, por eso se cambió y ahora es obligatoria.

- Art 56 del RM, establece que para las aeronaves y buques el registro mercantil va a tener dos libros:
 - **Libro de aeronaves:** que recoge las instrucciones principales de la aeronave durante su vida útil. Todos aquellos actos que tengan trascendencia real, derechos que recaen sobre la cosa. Derecho de propiedad, de garantías, usufructo (arrendamientos), enajenaciones, notificaciones de embargo o el resto de operaciones análogas de procedencia judicial.
 - **Aeronaves en construcción:** Sobre todo se centran en los derechos de garantía. Se puede financiar la construcción en ciertas condiciones con la garantía de una hipoteca. Esa aeronave todavía está construyéndose, entonces la aeronave se inscribe en la hipoteca y cuando se termina se pone en el libro de aeronaves, ya que seguramente la hipoteca siga en vigor.

INSCRIPCIONES

1. **Dominio:** para poder entrar en el registro de bienes muebles necesito el certificado de matrícula. Las aeronaves que están en el registro de matrículas españolas son españolas.
2. **Origen:** es decir, de donde viene esa aeronave.

Para entender esto leer los artículos 70-77 Ley de Navegación Marítima

INSCRIPCIONES DE LAS AERONAVES

- **Dominio:** Quién tiene que aparecer como primer dueño. Para inscribir, se pide el Registro de Matrícula y el documento jurídico que acredite el origen de esa aeronave. Puede haber dos orígenes: construcción o compra.
 - **Compra:** O viene del extranjero o el registrador se va a negar a inscribirla.
 - **Construcción:** Primera inscripción. El derecho ha previsto que se solicite mediante una escritura pública de entrega o presente un documento de construcción en el que se reconozca o declare la propiedad con legitimación de firma. Cuando se construya la aeronave puede que sea por encargo. Otra opción es que construya una aeronave y después la venda (no se la han encargado) se tiene que hacer un reconocimiento notarial que la propiedad es mía, pero la estoy transmitiendo a alguien. Cuando se hace una declaración estamos ante un fedatario público que lo acredite.

Cuando la aeronave viene del extranjero, a lo mejor el documento que nos traen no encaja en lo que decimos que es un documento público. Se hace a través de la embajada de España en ese país y son ellos los que tienen que averiguar y legitimar las firmas. Ese documento se presenta ante el ministerio de asuntos exteriores y después se

puede utilizar en el registro de bienes muebles. Además, ha de indicarse algunas cuestiones como el precio, la forma y condiciones de pago, marcas y señales distintivas y por lo tanto tiene que estar identificado correctamente. Después de la primera inscripción, las demás tienen que venir dadas en un documento público.

Los derechos reales van siempre asociados a la cosa. Por tanto, las cargas irán siempre sobre quien tenga los derechos de la cosa en cada momento.

CANCELACIÓN DEL REGISTRO

La cancelación, la hoja registral se cancela normalmente a solicitud del propietario, o se vende al extranjero de forma definitiva y por lo tanto va a cambiar de sistema. Si hay cargas y gravámenes (Cuando hablamos de carga hablamos de impuestos, cargas reales, etc.), la cancelación necesita la autorización del acreedor, del que tenga a su favor esta garantía. El registro de matrícula de aeronaves no lo va a permitir a no ser que el registro de bienes muebles notifique la cancelación.

Cancelación del registro de la aeronave → Cuando esa aeronave se lleve de forma definitiva al extranjero y cambie su nacionalidad.

REGISTRO DE MATRÍCULAS

El registro de matrícula es un registro administrativo, a diferencia del registro de bienes muebles que es un registro mercantil.

El registro de matrícula también permite saber que leyes elegir frente a conflictos, etc. **ejemplo¿Qué ley aplicamos? La del estado de matrícula. **

Registro de matrícula: Sus **principales funciones** son dos:

- Otorgar la nacionalidad.
- Las marcas identificativas de la aeronave.

Cuando hablamos de nacionalidad de una aeronave, no se habla ni de la nacionalidad del propietario ni del territorio del operador, es la selección del derecho aplicable en las funciones de propiedad, calificación, obligación. Supone determinar cuál va a ser el derecho aplicable a las cuestiones más básicas que van a regir una aeronave.

Si por ejemplo una aeronave estuviera en el registro español con propietario inglés lo lleva al registro inglés. No se va a reconocer ese derecho de propiedad. Para regular quien se inscribe en el registro de matrículas español, tenemos una regulación complicada. El registro lo lleva la AESA, fue regulada en el año 2008 por un R.D. Se modificó en el año 2012 y cambió su estructura orgánica.

La regulación concreta se encuentra en los ARTS 28-32 de la LNA. Hay varias normas importantes:

- Reglamento de matrícula de aeronaves civiles 384/2015. Se aplica a toda clase de aeronaves. Pretendía un reglamento único para la matrícula de aeronaves.
 - Coordinación con el registro de bienes muebles (Art. 5)
 - En el 96 para advertir que cuando decía nacional español se refería a nacional comunitario
- RD 2876/82 afecta a la matriculación de aeronaves de estructura ligera, pero el anterior derogó alguno de sus artículos.
- 17 de nov de 1977. Es un texto que aprobó un decreto de rango reglamentario y la primera norma lo derogó parcialmente.

- Orden 31 de mayo de 82 que es para la construcción de aeronaves por aficionados. También está derogado parcialmente.
- LNM ARTS 78 a 87.

Si propietario y explorador coinciden: Son la misma persona, y tiene la obligación de registrar la aeronave en el R.M. español si:

- Tiene condiciones de ciudadano comunitario y tiene residencia habitual en España.
- Es una persona física o si es persona jurídica tiene un representante en España.
- Existe un convenio internacional entre España y otro país.

Si no se da ninguno de los casos, hay una tercera posibilidad de acceder al registro de matrículas español para los extranjeros que tengan su residencia habitual en España y destinen esa aeronave a uso privado.

- La cuestión se complica si explotador y propietario son personas distintas:
 - Si el propietario es nacional español o comunitario entonces su aeronave accederá al Registro de matrículas español y el derecho aplicable será el español.
 - Más difícil es si se utiliza en el extranjero, se arrienda para ser utilizada en el extranjero, en este caso, dependemos de la regulación extranjera, pero si ocurre lo que ocurre en España esa aeronave tendrá una matrícula temporal durante el periodo de arrendamiento, no perderá su nacionalidad original, pero durante ese tiempo tendrá una pegatina temporal que se ponga encima de la permanente en un territorio que rige otro derecho.
 - Una matrícula temporal no confiere la nacionalidad, solo es una autorización por un tiempo par ser utilizada en un derecho distinto del suyo, cuando la LNM se plantea esta situación el artículo 94 lo dice de una forma muy clara. Las matrículas tienen cancelación temporal por un periodo máximo de 5 años y luego se puede volver a establecer.

No se debe de confundir con la matrícula provisional que tiene un periodo de 3 meses desde la solicitud de la matrícula permanente y permite que la aeronave opere mientras el registro resuelve.

En el artículo 18 de este reglamento se ven las aeronaves que han de inscribirse en ese registro de matrícula y que coinciden con lo que hemos dicho.

El convenio de Chicago venía a referirse a la nacionalidad vinculándola a la soberanía estatal.

En el registro de matrícula hay 4 libros:

- Libro de presentación de documentos.
- Libro de matrículas
- Libro de tasas.
- Libro de estadísticas

¿CÓMO SE PIERDE LA NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES?

RD Contiene en el artículo 31 cuando se cancela la instrucción relativa a una aeronave. Se procederá la cancelación a instancia de parte (el estado no va a hacer nada de oficio, es una carga que tiene el particular, tiene que solicitar la cancelación de la aeronave, si no tiene que afrontar las multas correspondientes) por las siguientes causas:

- Destrucción o pérdida de la aeronave.
- Desguace de aeronave.
- Adquisición parmente de aeronave militar.
- Matriculación en país extranjero. Tiene que ser definitivo, no temporal.

Enajenación válida a las personas que no tengan la nacionalidad española o UE salvo que residieran habitualmente en España y pueden destinar la aeronave a un uso no lucrativo. Por ejemplo, una empresa americana puede utilizar aeronaves para sus directivos (es para uso propio).

Ese mismo RD regula las marcas de nacionalidad que han de ponerse en las aeronaves para señalar la nacionalidad española.

Para la cancelación hemos visto los casos en los que se puede cancelar, pero el solicitante tiene que aportar un certificado del registro de bienes muebles para demostrar que ha habido una transferencia y que no hay cargas pendientes. Si tenemos una aeronave sobre la que tiene una hipoteca no se puede llevar a otro país, el registro no le va a permitir que se dé de baja. No solo puede ser una hipoteca, también puede ser un aviso de embargo de un juzgado.

Se solicita el certificado para la transferencia y para ver que no hay cargas previstas.

SISTEMA DE CLASIFICACIÓN DE AERONAVES

Durante la construcción, el estado técnico y el valor de la aeronave se va a calificar por determinadas sociedades especializadas que han sido dadas de alta para cometer esta labor en la DGAC o en EASA. Para obtener la licencia operativa se necesita que se realice esta inspección. Las realizan empresas privadas dadas de alta ante la autoridad aérea. Es una labor que se refiere a la seguridad de las aeronaves, a las pertenencias y partes constitutivas y en general a su valor comercial.

Para conseguir el certificado de valoración se va a celebrar un contrato de valoración o clasificación con dichas empresas. Este contrato está regulado en la LNM y por lo tanto podría seguir como regulación analógica en el ámbito aéreo. En el privado se plantea un problema, ¿la empresa de calificación tiene responsabilidad? Si se habla del contrato mercantil, la empresa debería responder por los daños que ocasione una aeronave en malas condiciones y que califique como válida. Hay clausulas que somera de responsabilidad a la empresa de calificación. Al derecho privado le parece sorprendente y deberían ser nulas, porque la finalidad de este contrato es de asegurarse que la aeronave cumple los estándares mínimos de seguridad.

DERECHO DE PROPIEDAD. PUBLICIDAD

Uno de los principales problemas, eran la propiedad sobre las aeronaves y reconocer un sistema parecido entre los países de cargas y gravámenes. El derecho de propiedad no se reconoce en todos los países.

Lo que para nosotros es una hipoteca a lo mejor no se reconoce como tal en otro país. Cuando hablamos de una carga, recae sobre la cosa, es decir, como la hipoteca o la prenda. Si el deudor no responde a un conjunto de préstamos con un bien, la prenda se saca a subasta pública, el propietario no se puede quedar con el bien.

Sobre la aeronave también existe hipoteca, que sirve para su construcción, financiar otras actividades del empresario aéreo. Por ejemplo, si un banco presta dinero con la garantía de un avión, si no se devuelve el dinero, a la hora de sacarla a pública subasta, el juez me va a amparar. Si estamos en España, pero si estamos en el extranjero, las garantías pueden recaer sobre otros bienes.

Todos los derechos que recaen sobre la aeronave fueron objeto de muchas discusiones internacionales y se intentó facilitar el sistema de propiedad y financiación de aeronaves.

Se reconoce como propietario al que aparezca en el Registro de B.M. y en el registro mercantil. Si lo que dice el RBM es falso (por ejemplo, todavía no se han inscrito las operaciones posteriores) se necesita un juicio para cambiar el contenido de registro.

La propiedad de una aeronave se adquiere de dos modos (ambos son iguales con otros bienes)

- Modos públicos:
 - **Presa:** Si no hay tiempos de guerra no se puede usar. Permite adquirir la propiedad de aviones de guerra, quedando excluidas las aeronaves civiles.
 - **Confiscación:** Es la expropiación. Nuestra CE reconoce la propiedad, pero con función social. La expropiación implica que si está justificado el bien común, puedo quitar a alguien la propiedad de algo, pero pagándole un justiprecio, que siempre está por debajo del valor real del mercado.
- Modos privados:
 - **Contrato de construcción.** Es el propio constructor el interesado como cuando recibe un encargo de construir esa aeronave. Es un título legítimo para adquirir la propiedad.
 - **Contrato de compraventa:** es un modo privado de adquisición de propiedad. ES el más habitual.
 - **Transmisión mortis causa:** Implica que alguien que es propietario muere y esa aeronave, pase a sus herederos o legatarios. Los herederos en nuestro derecho son en principio los que fija el testamento. En el derecho común se ha limitado la libertad que tienen los que hacen el testamento.
 - **Por aporte:** transmisión de empresas. Por ejemplo, creación de una nueva empresa por un bloque de activos. En el ámbito de derecho de sociedades, esto es la transmisión en bloque de un conjunto de bienes.
 - **Usucapión o prescripción:** adquisición por posesión continuada en el tiempo, que exige hacerlo a título de dueño. Durante un largo periodo de tiempo aparezco de dueño y pienso y actúo como dueño. Actúo de buena fe.

La posesión de una aeronave de buena fe por tres años y con justo título registrado, permite adquirir la propiedad, por tanto, permite entrar en el R.B.M.

Si falta alguno de esos elementos (no título/no buena fe), la propiedad se adquiere en 10 años.

- En la LNM:
 - Hallazgo.
 - Abandono.
 - Condominio marítimo: Es una forma de detentar la propiedad propia de la LNM muy arcaica y que no parece ajustarse a la naturaleza de la LNM, sobre todo teniendo formas más actuales como una SRL o SA. Se explica mejor más abajo.

La LNA habla de especialidades a la hora de adquirir, pero no son más que requisitos administrativos para adquirir la autorización o una licencia de navegación. No son modos de adquirir propiedad. La LNA art 34 y 38 hablan de condiciones administrativas.

- **Propiedad individual:** El propietario tiene todas las facultades respecto a la propiedad.
- **Propiedad colectiva:** pertenece a dos o más personas. Las facultades del derecho de propiedad son las mismas (enajenarlo, venderlo...). La diferencia es que se tiene que poner de acuerdo para hacer las cosas de manera conjunta.
 - En el condominio marítimo, está prevista en el Art 64 de la LNM tiene como característica que además de haber una copropiedad entre los dueños del buque también hay una sociedad que tiene una finalidad, la explotación comercial de ese buque. Hay dos casos (comunidad de bienes que es la copropiedad) y sociedad. Es complicado porque tiene normas para regular las relaciones de los propietarios con el barco y tienen normas para regular las relaciones en el tráfico económico con terceros, que son normas copropietarias.

Van a nombrar a un administrador que va a firmar los contratos. Aunque le den unas instrucciones si ese representante los ignora no se puede revertir.

Hay otra norma que es también propia de comunidad de bienes. Si uno de ellos quiere vender su cuota ideal (derecho y obligaciones que tiene), los demás comuneros tienen derecho de comprarlos antes que cualquier extraño.

En un condominio todos los comuneros tienen patrimonio para responder. En una SA/SRL, no sucede esto, si no que solamente se responde por lo que se haya aportado.

PERSONA JURÍDICA

Cuando hay sociedades, también existe normalmente la persona jurídica. Un socio aporta un capital X y ese capital deja de ser suyo para pasar a pertenecer a la persona jurídica, por lo que la persona jurídica es la propietaria de la aeronave.

Cuando hay que tomar decisiones sobre aviones en Iberia (la persona jurídica), la decisión la toma esa persona jurídica. No se convoca una junta de accionistas, si no que lo hacen los administradores.

La comunidad de bienes con responsabilidad solidaria de los comuneros de las deudas en las que se invierta esa sociedad.

CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN

En un contrato hay dos partes, en uno de construcción (uno construye y el otro recibe lo construido). Dentro de cada parte puede haber más individuos. Estas partes tienen intereses contrapuestos. Ambas partes darán su consentimiento, objeto y causa contrato (mirar civil). Cuando ocurre el contrato se perfecciona y nacen los derechos y obligaciones, es decir, consentimiento de las tres cosas. El consentimiento debe ser ilícito. Un contrato en el que no hay estos elementos es nulo y es que no existe y no hay efectos.

El contrato de construcción está regulado en la ley, es un modo típico y originario de adquirir una propiedad, porque adquieres algo que no ha pertenecido a nadie más. De hecho, la misma cosa no ha existido antes del contrato. Es una res nova (cosa nueva).

Contrato por el cual una persona física o jurídica, se obliga mediante un precio a la construcción de una aeronave por cuenta de otra y a la entrega de la aeronave una vez construida.

TIPOS DE CONTRATOS DE CONSTRUCCIÓN

- **Construcción por economía:** construir por su cuenta una aeronave. Ahí hay una serie de contratos, como de compra de materiales, pero no hay un contrato de construcción como tal ya que construyo para mi mismo. Hay muchos contratos a cambio de un servicio
- **Construcción por precio alzado:** Encargo a una empresa que se dedica a ello profesionalmente que construya el avión (es el reconocido por el derecho). ES un contrato mercantil. La empresa construye por cuenta ajena (cuenta propia para su propio beneficio). Aquel contrato en el que una persona se obliga a la construcción de la aeronave mediante un precio por cuenta de otras personas y a la entrega a esta de la aeronave construida. Hay una obligación por parte de la construcción y de entrega. El que recibe la aeronave tiene una obligación de pago.
 - Obligación de construcción.
 - Obligación de entrega.
 - Obligación de pago y precio.

Cuando se estudiaba el contrato de construcción, para analizar su naturaleza jurídica se fijaron estas obligaciones. La naturaleza es de arrendamiento de obra y que el derecho mercantil es una comisión, un encargo. La obligación principal del contrato es la construcción, es más importante la obligación de obra que la de entrega, es un contrato de construcción, aunque los materiales los ponga el constructor. Por tanto, es un contrato que en su naturaleza jurídica es de arrendamiento de obra.

El propietario de los materiales es el que asume las responsabilidades sobre ellos. Es importante saber a quien pertenecen antes de hacer la obra. Normalmente los materiales de construcción pertenecen al constructor. Eso establece quien tiene el riesgo y cuando se transfiere.

En el contrato de arrendamiento de obra, que es un contrato mercantil, el sistema de fuentes es:

1. Preferencia a las normas mercantiles antes que las civiles.
2. Normas de arrendamiento de obras y servicios son las más básicas de derecho privado. Se pueden aplicar todos menos dos.
3. No es un contrato formal. La norma es que los contratos, la mayoría no son formales. Solo son formales cuando la ley expresamente lo diga. Si la ley no exige una forma determinada el contrato no es formal. Pero la mayoría de la gente va a escritura pública. La LNM si exige el contrato escrito para el contrato de construcción de buque. No se aplica al derecho aéreo, porque la ley establece que para que un contrato sea formal debe establecerse por la ley de manera expresa por lo que no es aplicable la LNM. En derecho privado la forma general es libre.

CONTENIDO DEL CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN:

- El constructor tiene que construir la aeronave conforme a los planos si hay discrepancias el plano prevalece sobre las especificaciones. En principio hay tres clases. Art 111.
- Realizar la construcción de acuerdo con las exigencias de la categoría de la aeronave que se ha encargado.
- Entregar la aeronave en el plazo pactado y además en condiciones de aeronavegabilidad.
- 1596 cc (código civil). Responder por los subcontratistas frente al comité que es el que le ha encargado la construcción. El constructor puede hacer la construcción con sus propios empleados o bien algunas fases contratar empresas más específicas. Quien elige a los subcontratistas asume las responsabilidades de ello.

- El contratista del constructor está obligado a responder por los vicios de construcción tanto de materiales como de proceso constructivo conforme al 1591 del C.C.

Cuando se estudiaba el contrato de construcción, para analizar su naturaleza jurídica se fijaron estas obligaciones. La naturaleza es de arrendamiento de obra y que el derecho mercantil es una comisión, un encargo. La obligación principal del contrato es la construcción. Según las normas del código de comercio:

- **Comisionista:** El que recibe el encargo. Tiene que construir la aeronave según los planos, siguiendo las instrucciones que sigan las exigencias y que entregue la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad tiene que responder en el caso de que subcontrate otras partes de la construcción.
- **Empresario aéreo comitente:** el que pide el encargo.
- La propiedad de los materiales del bien que se va a construir afecta a muchas cuestiones jurídicas.
- Este contrato de construcción es un contrato mercantil y primero deberemos aplicar las normas más especiales y posteriormente las más generales.
 - En primer lugar, aplicamos el contrato de construcción.
 - En segundo lugar, las normas del contrato de comisión.
 - En tercer lugar, aplicamos las Normas y Obligaciones de contratos mercantiles, estas son más estrictas y exigentes que las normas y obligaciones de contratos civiles.
 - En cuarto lugar, ya pasamos al código civil, donde en primer lugar tenemos el contrato de arrendamiento de servicios y después las normas y obligaciones.
- Del código civil nos interesa el Capítulo 3 de arrendamiento de obras y servicios, desde el artículo 1583-1600.

VICIOS

Aparentes: falta un componente, hay un defecto importante, por ejemplo, compro una casa recién construida y hay una brecha en toda la fachada. Se tienen que informar de **manera inmediata en la entrega** y el constructor tiene que responder de esos vicios aparentes, es decir, tiene que asumir los costes (daños y perjuicios). Cuando pedimos la responsabilidad por daños y perjuicios en cualquier contrato, tenemos que analizar:

- Que haya daños que se puedan evaluar económicamente.
- Tiene que haber una relación causa – efecto.
- Tiene que haber una razón para poder exigir al que ha realizado esa acción, que responda, un criterio de imputación de ese daño, que suele ser la culpa, pero si establecen que no debo realizarlo de tal manera, puede exigirme responsabilidad, que suele ser la decisión de la ley. Para pedir responsabilidad de una aeronave, si no se denuncia de manera inmediata se pierde el derecho de reclamar.

Cuando hablamos de vicios de construcción nos referimos a los vicios ocultos, que no son aparentes, que suelen salir con el uso, relativamente escaso del bien y que no deberían estar ahí.

Estos, se pueden reclamar con un poco de tiempo. En el 1591 del C.C. se habla de ellos. Durante 10 años, el contratista responde los vicios del edificio y durante 15 años se les puede imputar de delito.

En el caso de las aeronaves el 1591 se podría aplicar, pero desde 2014 con la LNM en el art 113 recoge esa responsabilidad por defectos ocultos, pero con plazos más pequeños. Por eso, parece más especial esta última norma.

- **ART 113: Un año de caducidad** estableciendo varias excepciones:
 - El constructor responde por todos los vicios, se la causa que sea durante un año. La ley no pide ninguna prueba de porque está ese vicio. La excepción es que se pueda demostrar que el defecto es debido a la culpa o negligencia del constructor y concretamente se habla de culpa grave o dolo. Si ha pasado el año y hay culpa o dolo el constructor puede seguir siendo imputado.
 - La segunda excepción es que los materiales sean de mala calidad y que los haya aportado el que encargó la construcción, por tanto, el constructor no responde por la construcción con materiales de mala calidad.

El dolo o la culpa grave siempre hace que los plazos de tiempo no corran.

CRITERIO DE IMPUTACIÓN AL CONSTRUCTOR

El 113 de la LNM aclara una cosa que el 1591 del C.Civil. no dice, pero que la jurisprudencia cuando lo va analizando. Un vicio o defecto oculto es aquel que no es aparente o no se hubiese podido apreciar razonablemente en la opinión de un perito, es decir, un experto. La LNM no dice a juicio de un experto, dice que no sean aparentes, es decir, que da un margen de valoración. El criterio de imputación: culpa/negligencia (leve, grave) y dolo. Si el experto ve que no hay culpa, dice que la decisión sigue el estándar de diligencia. Con culpa grave el constructor se arriesga más. Dolo significa querer hacer daño, derecho mercantil no se aprecia a no sé qué haya terrorismo. Para reclamar se debe exigir culpa grave o dolo. El constructor debe asumir el riesgo de pérdida de la aeronave mientras se encuentre en su poder, es decir, que una vez que sea vendido ya no, pero hasta entonces sí. Pero si tardas en recogerlo, una vez que avisan, no responde ante ello. En el 1589 y 159 CC se dice que el constructor pierde la cosa mientras que esté en su poder, tendrá que indemnizar la aeronave porque él está cumpliendo el contrato. Eso es así, aunque los materiales te los haya entregado el empresario que te ha encargado la obra. Normalmente las cosas se pierden para el propietario. Es el propietario el que tiene que responder a la pérdida. Sea de quien se ale material es el constructor el que debe responder mientras se está construyendo

DERECHOS DEL CONSTRUCTOR, los veremos según los siguientes artículos:

- 1599 CC: Si nada se ha pactado sobre el momento del pago, lo que se construye se ha de pagar en el momento de la entrega. Se suele pactar que el pago sea a plazos.
- 1600 CC: Como la aeronave no deja de ser un bien mueble, permite al constructor retener la prenda de la aeronave hasta que no se le pague todo el precio. En prenda, significa que es una garantía, es decir, que me quedo con ello hasta que me paguen, si no me pagan lo saco a subasta pública.

OBLIGACIONES DEL EMPRESARIO AÉREO QUE ENCARGÓ LA CONSTRUCCION

- Pagar el precio convenido, en la forma que establezca el contrato, es su principal obligación.
- Aceptar la entrega de la aeronave si se reúnen las condiciones pactadas que pueda establecer el contrato. No aceptarla o retrasarse en la entrega puede dar lugar a gastos.

DERECHOS DEL EMPRESARIO AÉREO QUE ENCARGÓ LA CONSTRUCCIÓN

- 1597 C.C.: Si la construcción se estableció a un precio alzado o pactado tengo derecho a que no me pidan más. Suele haber una cláusula que tiene un porcentaje de actualización del precio. Si es a precio tasado no me pueden pedir más.
- 1594 C.C.: Suspender los trabajos de construcción comenzados siempre que se indemnice al constructor los gastos que haya podido tener. Es decir, que paren de construir la aeronave, y si en el contrato no hay una cláusula que lo excluya, el constructor suma los gastos incurrido y se los pagas.
- 1598 C.C.: permite encargar una construcción cuyo resultado final se acepte o no se acepte según me satisfaga o no. Esa cláusula existe en la compraventa.

De todos los artículos que han aparecido se pueden aplicar todos menos 2, que son el 1592 y otro que no va con la naturaleza de un contrato de construcción es el 1595, que es el contrato personalísimo, que es encargar la obra a una persona concreta atendiendo a sus cualidades personales, por ejemplo, una pintura.

OBLIGACIONES DEL CONSTRUCTOR.

- Artículo 111 de la LNM → Construir la aeronave conforme a las instrucciones y planos recibidos o acordados.
- Construir conforme a la categoría de aeronave encargada. (si estoy encargando una aeronave para el transporte de pasajeros no me puedes entregar una de carga)
- Art. 112: entregar la aeronave en el plazo previsto y en condiciones adecuadas de aeronavegabilidad.
- Art. 1596 del Código Civil: si se contrata a subcontratistas el constructor responde por ellos, frente al empresario. Es decir, el contratista es responsable de trabajo ejecutado por los constructores.

INCUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES Y DERECHOS

Si no se cumplen esas obligaciones y derechos, existe un incumplimiento. Normalmente, la otra parte va a poder elegir entre:

- Seguir interesado en ese contrato.
- Rescindir el contrato.

En ambos casos con daños y perjuicios.

A parte de esos hay algunas clases de incumplimientos, por ejemplo:

- **El retraso del constructor:** que la otra parte puede elegir entre seguir interesado o darla por rescindida. Pero ahora en la LNM en el 114 hay una norma que dice que el constructor empezará a responder cuando el retraso se mayor a 30 días y que la otra parte podrá rescindir el contrato si se superan los 80 días. Da un margen al constructor de 30 días al constructor sin tener que responder de nada. Deja de ser razonable a partir de 30 días. Un retraso de más de 30 días da derecho a una indemnización por los “daños” posibles causados.
- El 114 también regula lo siguiente: El comitentes está obligado a recibir la cosa construida en cuanto pueda, y encima hay una cláusula penal (económica) si incumple esta obligación.
- El 114 también regula lo siguiente: La constitución de garantía, si el empresario se viese obligado a constituir una garantía y no lo hiciese el constructor puede exigir daños y perjuicios y puede exigir que se dé por rescindido el contrato.

Todo esto se puede alterar en el contrato de construcción, se puede aumentar, disminuir o alterar.

CONTRATO DE COMPRAVENTA DE AEROANVES

Hablamos de un modo de adquisición derivativa de la aeronave, porque ya existe (la construcción era un modo de adquisición originaria). Hay dos modos de adquisición **derivativa (porque derivan de otro)**:

- **Voluntaria o compraventa:** Ha tenido siempre una importancia muy grande en derecho mercantil. Cuando hablamos de compraventa voluntaria aérea, hablamos de compraventa internacional. Donde los que negocian suelen tener bastante poder de negociación. Esto explica que en general la regulación que tenemos es muy escasa porque la principal regulación son los contratos firmados (detallados, secretos...), los ordenamientos establecen normas muy genéricas, por lo tanto, hay un respeto a la libertad privada y la autonomía contractual que no hay en otros contratos. En el código de comercio apenas existen. En la LNA no se menciona y en la LNM se mencionan en los artículos 117 a 121. En cualquier caso, su sistema de fuentes es:
 - **Contrato de compraventa.**
 - Si se analiza desde el derecho español:

2.1 LNM.

- 2.2 **Código de comercio:** se trata de compraventas mercantiles art 325 y 326, serán mercantiles las compras de productos para ser revendidos con lucro, ya se transformen o no. Las compras para ser utilizadas en la actividad comercial también son actividades mercantiles, la compra de una aeronave por un empresario aéreo también es mercantil. Las ventas al público también son mercantiles. El derecho de consumo está entre civil y mercantil porque hay que proteger al consumidor. Profesiones liberales, artesanos, campesinos, ganaderos... no se consideran actividades mercantiles.

2.3 Código Civil.

Las partes son siempre 2, vendedor y comprador. Para los anglosajones existe un término que es la venta con reserva de dominio, que quiere decir que te venden algo, pero con la posibilidad y opción de recuperar lo que se da. En España eso no existe, una venta es una venta, y si lo vendes el bien ya no es tuyo.

- **Contrato de compraventa:** contrato en el que una de las partes, el vendedor, se compromete a entregar algo a una segunda parte, el comprador, a cambio de un precio.

LAS OBLIGACIONES DEL VENDEDOR SON LAS SIGUIENTES:

1. La **entrega de la aeronave** en la forma, el plazo y lugar establecido. Si no se dice nada, la aeronave se tendrá que entregar en el establecimiento mercantil del vendedor en el momento del pago.
2. **Responder por evicción** (que yo venda algo y el comprador pierda la cosa comprada por una sentencia firme a favor de un tercero con mejor derecho) **y defectos ocultos**. La responsabilidad por evicción en el derecho mercantil tiene muy poco espacio, sobre todo en el derecho mercantil clásico. En el artículo 85 del C. Comercio va sobre mercaderías, ha preferido dar seguridad que si se compra en un almacén o tienda al público tu adquieres. Y el 464 del código de comercio. La compraventa por defectos ocultos, si no se dice otra cosa en el contrato, la LNM en el art 199 ha establecido un plazo de 3 meses para reclamar defectos ocultos de buques comprados y además hay un plazo de 5 días para reclamar o hacer una denuncia

inmediata y después tengo 3 meses para irme al juzgado a formalizar esa reclamación. Esos 3 meses son más que los 30 días que daba la compraventa mercantil del código de comercio.

- Por parte del comprador la principal obligación es el **pago del precio en la forma y tiempo** convenido.
- **Facilitar la entrega** de la aeronave comprada.

3. **Responsabilidad por defectos y vicios ocultos.** Hay un plazo de 6 meses para reclamar esta responsabilidad.

LA VENTA DE AERONAVES.

El **contrato de compraventa no es formal** (si fuese formal querría decir que se tendría que hacer de una manera específica y determinada o no podría hacerse), no significa que no puede ir al notario al elevarlo a escritura pública, la cual tendrá un valor de prueba, pero no una condición para que el contrato exista. Pero es cierto que, si no lo elevamos a escritura pública, no lo podemos inscribir en el RBM, por lo que no tendrá los beneficios de la publicidad legal.

La venta se presupone de la aeronave con todas las pertenencias. Como las aeronaves constan en algún momento en el R.B.M. porque para dedicarlas a actividades comerciales hay que registrarlas ahí. Cuando una aeronave se vende, incluye las pertenencias. Si hay una suscripción en el RBM se incluyen las que haya y si no dice nada se incluyen todas las pertenencias.

Cuando la LNM habla de venta de los buques incluye estas pertenencias. En el derecho español, el contrato de compraventa es suficiente para transmitir la propiedad. La obligación principal del comprador es la obligación de pago y la obligación del vendedor la obligación de entrega.

El vendedor es propietario del bien hasta que se efectúe la entrega, momento en el que el comprador pasa a ser titular de la propiedad. La celebración del contrato no traspasa la propiedad, se traspasa la propiedad cuando el vendedor hace la entrega, hasta entonces solo tiene derecho a exigir la entrega.

La puesta a disposición es el momento en el que se transmite la propiedad. Lo que tardes en recoger el bien es tu responsabilidad. Los riesgos también se transmiten en este acto.

La LNA no dice nada al respecto, pero el C. Comercio sí. La LNM en los artículos 118 y 119 dicen que es lo normal para compraventa mercantil. Se pueden hacer los siguientes matices:

4. Esa pérdida pueda ser culpa de o comprador o vendedor. Aquí hay que demostrar la culpa. Si el comprador puede demostrar que la pérdida es culpa del vendedor, éste tendrá que responder.

Si el contrato de compraventa entre sus cláusulas hay alguna que determine que se aceptara satisfacción del comprador, significa que no existe contrato hasta que el comprador vea el objeto y de su visto bueno. A prueba y ensayo es otro tipo de cláusula, se prueba y si se cumple la cláusula se tiene que comprar.

Esas cláusulas afectan a la propia existencia del contrato, se dicen que son condiciones suspensivas. Existe contrato, pero queda suspenso hasta verificar la condición.

*****Nota: el contrato de compraventa de una aeronave debe estar individualizado, es decir, nosotros compramos una aeronave concreta, compramos "esa" aeronave, no otra*****

Te conviertes en propietario de algo cuando te transmiten los riesgos art. 119 y también con la entrega o con el acto que lo simbolice.

INCUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES

Si se incumple, la norma general es que quien incumple tiene que indemnizar los daños que su incumplimiento le pueda ocasionar a la otra parte. Además, la otra parte podrá elegir entre si sigue interesado en el contrato (compraventa) o rescindir el contrato.

La ley establece que los intereses son moratorios si es comerciante. Entrás en mora (tienes que cumplir lo que debes y además pagas los intereses por el tiempo que tardes en cumplirlo) de forma automática.

Si la obligación que entra en mora no se cumple y es un contrato civil hay que requerir, solo después de requerir se entra en mora. Si la obligación es mercantil no se necesita ese requerimiento, se entra en mora automáticamente.

También esas consecuencias de incumplimiento se dan cuando aparece que el vendedor no cumple con su obligación de entrega y también cuando el comprador rehúsa la entrega sin justa causa.

Si la cosa se pierde estando en posesión del vendedor, la venta se va a rescindir. El comprador podrá pedir la indemnización de daños y perjuicios si demuestra que es culpa del otro. Puede pedir lo que hubiese pagado con los intereses normales.

VENTA FORZOSA

La venta forzosa es una venta que no es voluntaria. Una venta es forzosa cuando se te obliga a vender.

Estamos hablando de una compraventa donde va a haber una transmisión de propiedad, pero el vendedor lo va a transmitir obligado. Ocurre en dos casos:

1. **Para pagar a los acreedores en pública subasta.** Se da el embargo de la aeronave. Después se comunica el embargo para poder modificar el registro y finalmente se sigue con el procedimiento de las subastas.
 - a. **Sistema de las subastas públicas:** tenemos a dos sujetos, y uno le debe dinero al otro, supongamos que es un crédito. ¿cuándo le deberá pagar? Cuando lo diga el contrato. ¿Si se pasa esa fecha? El deudor entrará en mora. Entonces surge una sentencia firme que es un **título ejecutivo** (que se puede ejecutar). A partir de aquí se da el proceso ejecutivo que ya es la pública subasta.
2. **La venta por inhabilitación.** Es la venta forzosa por que el propietario no ha querido venderlo, pero cuando el barco llega a puerto y no se puede arreglar el propio capitán del barco si no tiene comunicación con el propietario se comunica con el juez local si no hay cónsul de la misma nacionalidad de la nave. El propietario puede que ni lo sepa, tiene que demostrar que está inhabilitada y que no se puede arreglar. No se debe aplicar del todo en el transporte aéreo.

Nota: La garantía de un bien mueble es la prenda, y junto la entrega de la prenda se entrega también la posesión. La diferencia es que con la hipoteca (bien inmueble) no hay que entregar la cosa en caso de garantía, mientras que con la prenda sí.

Ejecutar la garantía significa coger la casa o la cosa sobre la que recae la garantía y se lleva a pública subasta. En las públicas subastas
--

4 CONTRATOS DE GARANTÍAS SOBRE AERONAVES. PRIVILEGIOS DE LOS ACREEDORES AERONÁUTICOS

En muchas ocasiones la aeronave puede ser el principal activo del empresario aéreo. Por lo tanto, es lo que va a ofrecer como garantía para obtener financiación.

Una aeronave permite construir un sistema de crédito real.

Se ha encontrado tradicionalmente con 2 problemas:

- **Es una cosa mueble**, y las garantías en las cosas muebles son las prendas (el deudor ofrece y entrega la posesión al acreedor del objeto sobre el que recae la garantía) que implican la entrega al acreedor del depósito. Es absurdo para las aeronaves. Tenemos la **ley de hipoteca mobiliaria y de prenda sin desplazamiento** del 94 que nos ayuda. En el artículo 12 de esta ley y el artículo 130 de la Ley de Navegación Aérea aparece información relativa. Necesitamos algún sistema para que el bien no desaparezca. Si el otro no cumple, se saca a pública subasta. La garantía que se constituye es una garantía similar a la **hipoteca** en la que no es necesario trasladar la posesión. **Las garantías reales recaen sobre a res**. Las garantías que se podrían dar para que se cumpla son garantías personales como la fianza o el aval. Si yo no cumplo, respondo con mi patrimonio.
- Las aeronaves **cruzan ordenamientos diferentes**. Nuestro sistema de hipoteca mobiliaria a lo mejor en otro país no se reconoce. Si yo soy un acreedor, voy a controlar la inscripción que está en el registro y solo yo puedo decir si se puede quitar o no cuando me den lo que me deben. Las regulaciones internacionales son muy heterogéneas y surgen problemas y lo que hacen la final es poner barreras a la financiación de los empresarios.

En 1948 se aprobó el convenio de Ginebra de reconocimiento internacional de derechos sobre la aeronave. Ese convenio internacional se basó en uno de 1926 (Convenio de Bruselas) de privilegios e hipotecas marítimas. Nuestro país ha firmado el convenio, pero no lo ha ratificado.

No obstante, el convenio es un texto internacional y aunque no haya pasado a formar parte del derecho español, es un contrato te puedes acoger al Convenio de Ginebra.

Hay dos líneas de regulación:

- Homogeneizar con las mismas garantías y consecuencias.
- Líneas básicas: Unos criterios básicos para solucionar conflictos.

El ordenamiento que se aplica para reconocer los derechos de garantía es el de la nacionalidad de la aeronave siempre que el país haya firmado el convenio.

Este convenio se aplica a los derechos que recaen sobre la aeronave y atiende a la nacionalidad de la aeronave y no se aplica solo a los derechos de garantía, se aplica a otras formas de contrato como:

- **La venta a plazos**: Para nosotros no es un derecho de garantía ya que no puedes reclamar la propiedad, ya es tuya, en otros derechos no se traspasa la propiedad hasta el último plazo y el propietario sigue siendo el vendedor.

Nuestro sistema de garantías se basa en un sistema **registral**, el problema es que no todos los países tienen el mismo sistema.

****Nota:** lucro cesante, imaginemos que hago una fiesta en casa de mis padres y se la destrozo, ellos la querían alquilar para ganar dinero. Como la he destrozado no la pueden alquilar. Denominamos lucro cesante a las ganancias que no han podido ganar por haberla destrozado y no poder alquilar la casa**

Si hay bien inmueble, como una casa, que vale un 1 millón de euros, podemos dar esa casa en garantía por 3 obligaciones distintas. Es decir, pongo la casa en garantía por una obligación con valor de 500.000 otra por 200.000 y otra por 300.000. Ahora bien, si tu compras una casa en una subasta pública, y esa casa tiene tres hipotecas como hemos dicho, se eliminan siempre las hipotecas posteriores, pero nunca las anteriores. Por eso a veces se compran casas super baratas, pero porque tiene cargas anteriores que esas no desaparecen.

HIPOTECA AÉREA

Encontramos información referente a la hipoteca de la aeronave en la ley sobre hipoteca mobiliaria y prenda sin desplazamiento de posesión del 16 de diciembre de 1954.

- **Artículo 38.**

- Podrán ser hipotecadas las aeronaves de nacionalidad española siempre que se hallaren inscritas en la sección correspondiente del Registro Mercantil de la provincia donde estén matriculadas.

En cuanto a las aeronaves extranjeras, se estará a los convenios internacionales y al principio de reciprocidad.

La aeronave en construcción podrá hipotecarse cuando se hubiere invertido un tercio de la cantidad total presupuestaria. La inscripción provisional en el Registro Mercantil deberá convertirse en definitiva una vez terminada la construcción.

- **Artículo 39.**

- La hipoteca comprenderá, salvo pacto en contrario, la célula, motores, hélices, aparatos de radio y navegación, herramientas, accesorios, mobiliario y, en general, pertrechos y enseres destinados al servicio de la aeronave, aunque sean separables de ésta.

Los repuestos de almacén quedarán hipotecados con la aeronave, siempre que consten inventariados en la escritura de hipoteca.

- **Artículo 40.**

- La escritura de hipoteca contendrá, además de las circunstancias generales, las siguientes:
 - Primera. Número que tuviere la aeronave en su registro de matrícula.
 - Segunda. Fase de construcción en que se hallare, en su caso.
 - Tercera. Marcas de fábrica y de nacionalidad y cuantas características la identifiquen.
 - Cuarta. Domicilio de la aeronave.
 - Quinta. Especificación de todos los seguros concertados y en especial los de carácter obligatorio.

- **Artículo 41.**

- Sólo gozarán de preferencia sobre la hipoteca mobiliaria las remuneraciones debidas por salvamento y gastos absolutamente necesarios para la conservación de la aeronave, por orden cronológico inverso, siempre que se anoten en el Registro Mercantil correspondiente dentro de los tres meses siguientes a aquel en que se hubieren terminado dichas operaciones o reparaciones.

Lo puede hacer solo el propietario, que es la empresa de arrendamiento financiero. Los requisitos para hipotecar son:

1. Es preciso que la aeronave esté en el comercio (RES IN COMERCIO). Quiere decir que exista la cosa. Con una acepción, se puede hipotecar la aeronave en construcción si ya está invertido un tercio del presupuesto y solo para financiar la construcción. También significa que no puede estar previamente embargada por un mandato judicial, si lo está no podemos constituir una hipoteca con una aeronave embargada. Si una aeronave ya está hipotecada o dada en prenda, se puede constituir otra hipoteca sobre ella, pero necesito el permiso del acreedor que ya exista.
2. La aeronave tiene que ser de nacionalidad española.
3. La hipoteca tiene que constar en documento público. Una escritura pública que tiene que mencionar obligatoriamente lo que dice el artículo 40 de la ley de hipotecas. Números de matrícula, fase de construcción, características identificativas, el domicilio de la aeronave, marcas de fábrica y seguros que se hubiesen concertado.
4. Inscribir esa escritura en el Registro Bienes Muebles. No se puede constituir una hipoteca en una aeronave que no esté registrada. La inscripción es **constitutiva** de la hipoteca, NO es declarativa.
5. La hipoteca de una aeronave es un contrato formal. Para que sea formal debe haber una escritura pública y la inscripción en el registro de bienes muebles como se ha dicho en el punto anterior. En esa escritura pública deberán estar incluidas las pertenencias de la aeronave que el vendedor quiera quedarse, en caso de que no especifique nada, se entiende por el artículo 31 que la aeronave se entrega con todas las pertenencias.

- **Efectos de la garantía.**

- **Preferencia de cobro sobre la aeronave:** El titular de la garantía tiene derecho a cobrar su crédito con preferencia a cualquier otro acreedor. Uno de los efectos de la garantía sobre la hipoteca de una aeronave es que se tendrá prioridad a cobrar sobre la aeronave sobre el resto de acreedores.
 - Hay situaciones en las que un deudor le debe dinero a muchas personas, y lo va devolviendo en base al vencimiento. Esto hace que los acreedores digan, oye, este tío no tiene suficiente dinero para pagar a todos, entonces se comienza un concurso de acreedores. En el concurso de acreedores lo que hacemos es paralizar todo, nadie cobra antes que nadie. Este procedimiento se hace ante un juzgado. Lo primero será establecer la **masa activa**, es decir, todo lo que tenga el deudor a su favor, su patrimonio. Y, en segundo lugar, definiremos la **masa pasiva**, es decir, qué es todo lo que debe. (A Juan le debe x, a Pedro le debe Y, etc). Aún así en el concurso de acreedores hay categorías de acreedores, primero cobran los privilegiados, después los ordinarios y después los subordinados. Dentro de cada categoría se reparte de manera equitativa por porcentajes en caso de que el deudor no tenga suficiente masa activa para cubrir toda la masa pasiva que debe.
- **Acceso al procedimiento ejecutivo sumario. Las hipotecas son directamente ejecutables.** Tienen acceso a un proceso ejecutivo rápido. El proceso es el siguiente:
 - Vencimiento de la obligación.
 - Requiere el pago. Si en 5 días no tienes la respuesta se va ante juzgado y se hace subasta pública y retienes la aeronave.

- **Derecho de persecución.** Los acreedores tienen derecho a perseguir la aeronave allá a donde vayan y solicitar que se bloquee para sacarla a pública subasta. Al menos en teoría, porque hay que tener en cuenta lo siguiente. El 132 de la LNA dice que las aeronaves no se pueden inmovilizar, es decir, tienen que seguir operando con regularidad, siempre que se dediquen al servicio regular. Y, por otra parte, si la aeronave se va al extranjero ya depende del derecho de otro país, y de si los países han firmado un tratado internacional, etc.

La hipoteca exista desde la inscripción. Que es fundamental. Según el artículo 39 de la ley de hipotecas, se extiende sobre la aeronave incluidas las pertenencias salvo que diga lo contrario la escritura.

La hipoteca es un derecho real. Recae sobre el bien. Esto implica que el acreedor tiene derecho a cobrar su crédito sobre ese bien antes que otros acreedores.

La garantía de una hipoteca beneficia al acreedor, es decir, a la persona a la que le debes dinero. Yo tengo una casa con una hipoteca, ofrezco mi casa en garantía porque le debo dinero al banco, que es el que me deja el préstamo, entonces, es al banco al que beneficia que yo ofrezca la casa en garantía.

NOTAS:

La propiedad de una aeronave se obtiene cuando se entrega.

Los acreedores privilegiados pueden ser designados por ley, es decir, que la ley dice que tu deuda tiene prioridad sobre la del resto de acreedores y pasas a ser acreedor privilegiado.

Los acreedores por los gastos de salvamento y de conservación (los estrictamente necesarios) tienen privilegios y son prioritarios por ley, y este privilegio legal se cobra incluso antes que la hipoteca. De hecho, esta clase de gastos tiene tanto privilegio que no hace falta que se registre en el Registro de Bienes Muebles.

CONCURSO

Si tenemos a una persona con muchas deudas llega un momento en que a lo mejor no va a hacer frente a todas las deudas. Tiene un patrimonio neto determinado (activo – pasivo = deudas). Si el pasivo es mayor, tenemos un problema. Sin embargo, podemos tener patrimonio disponible deudas.

Las deudas hay que pagarlas cuando son exigibles, es decir, cuando llega el vencimiento. Si llega el vencimiento, y no se paga hay que ir a los tribunales y sería una:

- **Deuda normal:** Se va a juicio a probar que se deben x euros. Es un juicio declarativo, al final, habrá una sentencia.
- **Juicios ejecutivos:** Hay que ir a por los bienes del deudor y embargarlos.

Existe una deuda y se hace firmar una letra de cambio para asegurar el cobro de la misma. Haciendo que el deudor la firme. Esta letra de cambio vence, no está conformada por el banco y no se paga, se hace directamente el juicio ejecutivo, y se embargan los bienes del deudor.

DERECHO DE PERSECUCIÓN Y PREFERENCIA EN EL COBRO

El derecho no quiere que los acreedores cuyos créditos venzan o los que tengan información privilegiada de que hay problemas, cobren todos y los demás no cobren nada. Lo que se hace entonces es que se paran todos los procedimientos individuales de ejecución y reúnen a todos los deudores en un único procedimiento judicial. Esto se denomina concurso de acreedores.

Se puede hacer porque lo pida el propio deudor o todos los demás acreedores. Cuando el juez declara que hay un concurso de acreedores, hay una pieza general para ver cuál es la masa activa (lo que tiene el deudor) y la masa pasiva (quienes son los acreedores).

CATEGORÍA DE LA MASA PASIVA

- **Acreedores con privilegios:** Suelen tener garantía real. Por ejemplo, con los alimentos. En el caso de la hipoteca aérea se tiene garantía real. Se dice que primero se cobra uno entero, y si sobra algo se pasa a la masa activa.
- **Acreedores ordinarios:**
- **Acreedores subordinados:** Por ley (por ejemplo, dice que la familia es la última que cobra) o por contrato.

Solo cuando cobran los de primera categoría pueden hacerlos los de segunda, y después van los de tercera.

Los acreedores que tienen un bien como garantía, tienen derecho a cobrar los primeros por este, si se cubre toda la deuda, lo demás va a los ordinarios y si no se cubre todo, ese acreedor pasará a ser un acreedor ordinario por el importe que le pueden cobrar.

El concurso de acreedores también se puede hacer para facilitar un acuerdo entre todos los acreedores y el deudor. Se puede hacer un contrato de espera (ampliación del plazo de la deuda) o un acuerdo de quita (reducción de la deuda).

HIPOTECA AÉREA

El acreedor tiene un privilegio, en concurso, puede sacar la aeronave y puede cobrarse sobre esa aeronave. Tiene un derecho de preferencia antes que el resto de acreedores sobre la aeronave.

Si el acreedor de una hipoteca aérea no cobra antes de que el resto de los acreedores de la aeronave primero cobra y luego lo demás. Además, una vez que llega el vencimiento, el acreedor de una hipoteca aérea puede solicitarla a los 5 días.

- **ART 132 LNA:** Si está dedicado a un servicio público, seguirá prestando ese servicio, aunque se saque a pública subasta y cambie de propietario la aeronave.

PRIVILEGIOS AÉREOS

Son una de las principales razones por las que la hipoteca aérea no ha tenido mucho éxito a la hora de financiar aeronaves. Se crea por la ley y es un reconocimiento de créditos privilegiados. Consisten en que el acreedor privilegiado cobra sobre la aeronave antes incluso a las hipotecas aéreas que puedan existir.

Esos privilegios han hecho que la preferencia de las hipotecas aéreas sobre la aeronave no sea absoluta, sino relativa.

Entonces el acreedor tiene una posición secundaria. Los caracteres que tienen los privilegios aéreos son iguales a los que tiene el derecho marítimo. En el derecho aéreo se va a lo mínimo y se pretenden reducir, aunque en principio los dos son los mismos, y son los siguientes:

- **Accesoriedad:** Significa que el privilegio va a seguir el mismo destino jurídico que la obligación principal sobre la que recae. Si la obligación se transmite, lo mismo pasa en el caso de la cancelación.
- **Indivisibilidad:** El privilegio se establece por una cuantía que no se puede reducir ni modificar.

- **Ejecutoriedad:** Los acreedores principales pueden ejecutar la aeronave para cobrar ese privilegio. Lo hacen mediante la venta judicial, aun en contra de la voluntad del propietario.
- **Persecutoriedad:** Los títulos de los privilegios aéreos, pueden perseguir la aeronave, y los acreedores tienen derecho a perseguir la aeronave y a reclamar que los jueces les ayuden.
- **No hay publicidad:** Es la gran diferencia al sistema. Se reconoce un privilegio al acreedor, pero no hay publicidad sobre esos bienes. No hay publicidad sobre esos bienes en el RBM. Se dice en algunos casos que estos privilegios son ocultos. Hay privilegios aéreos que se pueden dar o no dar antes de la hipoteca.
- **Preferencia:** Los privilegios aéreos se cobran por preferencia a cualquier otra obligación incluidos las obligaciones con garantía legal. Esos privilegios son, según la norma que atenderemos, existen unos u otros.

Está en la LNA ART 33 que es donde más privilegios se reconocen y el orden en el que están es en el cual se establecen:

- Según la ley, se reconocen más o menos privilegios. En la LNA, se reconocen más. El orden en el que están es el orden en el que se establecen. Según el 133 de la LNA: 39 Se considerarán créditos preferentemente privilegiados.

Otros acreedores privilegiados son (Art 133 LNA) :

1. Los créditos por impuestos, derechos y arbitrios del Estado, por la última anualidad y la parte vencida de la corriente.
2. Los salarios debidos a la tripulación por el último mes.
3. Los créditos de los aseguradores por las dos últimas anualidades o dividendos que se les adeuden.
4. Las indemnizaciones que esta Ley establece en concepto de reparación de daños causados a personas o cosas, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo ciento diecinueve de esta Ley, párrafo último.
5. Los gastos de auxilio o salvamento de la propia aeronave, accidentada o en peligro.

Se considerarán créditos preferentemente privilegiados sobre la aeronave o sobre la indemnización que corresponda, en caso de seguro, y por el orden que se relacionan, los siguientes:

1. Los créditos por impuestos, derechos y arbitrios del Estado, por la última anualidad y la parte vencida de la corriente. El acreedor es el Estado
2. Los salarios debidos a la tripulación por el último mes.
3. Los créditos de los aseguradores por las dos últimas anualidades o dividendos que se les adeuden.
4. Las indemnizaciones que esta Ley establece en concepto de reparación de daños causados a personas o cosas, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 119 LNA. En caso de accidentes.
5. Los gastos de auxilio o salvamento de la propia aeronave, accidentada o en peligro.

Esos privilegios son excesivos y que hoy en día no están justificados. Por ejemplo, el Convenio de Ginebra de 1948 y en el ART 41 de la ley de hipoteca y prenda sin desplazamiento veremos que los privilegios aéreos solo son los de salvamento y conservación. Que por otra parte son los que denominaríamos imprescindibles.

Si vamos a la Convención de Ginebra o el Art 41 de la ley HMPSD, veremos que los privilegios aéreos que se reconocen son solamente los del número 5 de la LNA:

- Sólo gozarán de preferencia sobre la hipoteca mobiliaria las remuneraciones debidas por salvamento y gastos absolutamente necesarios para la conservación de la aeronave, por orden cronológico inverso, siempre que se anoten en el Registro Mercantil correspondiente dentro de los tres meses siguientes a aquel en que se hubieren terminado dichas operaciones o reparaciones.

Todos los demás privilegios son de acreedores ordinarios según estas leyes. El Convenio de Ginebra de 1948, España lo ha firmado, pero no lo ha ratificado.

PRINCIPIOS ORIENTADORES

- No puede constituirse ningún derecho sobre una aeronave. Si ese derecho no se reconoce en el ordenamiento de su nacionalidad.
- Reconocimiento de la acción de persecución de la aeronave y la protección de los acreedores conforme al derecho del que derive la acción de persecución.
- La venta en ejecución se va a realizar conforme al derecho del Estado donde se haga el procedimiento.

Con esto se ha dado libertad para resolver los conflictos de normas.

CONVENIO DE ROMA 1933

Es un convenio sobre el embargo o retención preventiva de aeronaves. Tiene tantas excepciones que solo se aplica a aeronaves de recreo o que no van a ser comerciales. El convenio, ha perdido valor.

APORTACIONES INTERNACIONALES SOBRE LA HIPOTECA

1. **Hipoteca sobre la flota aérea (FLEET MORTGAGE)**: Hace referencia a la garantía. Es un gravamen sobre toda la flota de un empresario aéreo y de tal forma que todos y cada uno de los aparatos responden al total de la deuda. El empresario puede elegir entre cualquiera de los aparatos y sacarlos a pública subasta para cobrarse la deuda. En España, el principio de especialidad me obliga a especificar que aeronave responde de que deuda y con qué importe. Para hacer algo parecido en España, en el ART 14 de la Ley de hipoteca y prenda sin desplazamiento, establece que, por una misma deuda, se pueden establecer hipotecas para muchos bienes, pero estableciendo que cuota le toca a cada uno.
2. **FLOATING CHARGE**: Una carga que flota por todo el activo empresarial aéreo. Y no concreta sobre que bienes. Solo se concreta cuando se establecen unas condiciones que establece el contrato:
 - a. Deudor que incumpla sus obligaciones.
 - b. Que se abra contra él un concurso de acreedores.
 - c. Activo del deudor pierda ¼ de su valor.

La carga flotante no impide que el empresario venda sus activos o incluso que acuerde hacer hipotecas sobre sus bienes. Es muy impreciso.

5. CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE LA AERONAVE 1: ARRENDAMIENTOS Y OTRAS FÓRMULAS JURÍDICAS SIMPLES

Nota: todo esto que vamos a ver ahora nos habla de los arrendamientos de aeronaves entre un propietario y un empresario. Hay dos tipos. Por una parte, encontraremos unos contratos de arrendamiento o “leasing” simple en el que no hay ninguna relación entre el propietario y el empresario a la hora de la operación, si no que me deja la aeronave y yo hago mi operación y punto. Pero, por otra parte, se puede dar el caso de que el propietario y el empresario creen una sociedad conjunta. Estas sociedades pueden ser de dos tipos.

- **Sociedades internas:** ambas partes se ayudan, son como colegas, pero cada uno tiene sus propias operaciones, etc. No trabajan juntos, sino que se ayudan, etc.
- **Sociedades externas:** aquí ya sí que trabajan juntos, toman decisiones juntos, etc.

Debemos entender entonces que el derecho y la ley que se sigue en el primer caso de arrendamiento simple es el civil, mientras que en el caso de los dos tipos de sociedades que hablábamos, el derecho será mercantil porque ya hablamos de sociedades y personas jurídicas.

El propietario de la aeronave va a ceder su uso a otras personas, normalmente a una persona jurídica, para que la otra persona la explote. El propietario tiene el dominio (dominus) y puede venderla, hipotecarla... Va a ceder el uso y disfrute a otra persona.

El propietario tiene los derechos de propiedad, pero no la posesión inmediata. Puede seguir vendiendo y alquilando la aeronave, pero ahora incurre en otras obligaciones porque cede el uso y disfrute al otro mediante un contrato. El objetivo del contrato es entregar el uso de la aeronave, además, del propio pago del precio.

Asimilar esto a algunos de los contratos que conocemos en nuestro derecho nos va a permitir encontrar el derecho supletorio, ya que estos contratos de utilización de aeronaves son atípicos, lo que no quiere decir que el contrato sea nulo, si no que está previsto/tipificado en la ley. Se estudian y buscan su naturaleza jurídica.

Estos contratos normalmente son contratos mercantiles de empresa porque o bien quien recibe esa aeronave la va a utilizar en su negocio o quien entrega la aeronave se va a dedicar a eso.

Los contratos son mercantiles si se utilizan para el negocio o si se compra de alguien que se dedica profesionalmente a eso. Si es un contrato mercantil, antes que las normas del C.C. hay que usar las normas del Código de comercio en cuanto a obligaciones y contratos.

Si un empresario propietario de una aeronave cede a alguien para su uso particular y el empresario propietario no se dedica a cederlos, seguramente el contrato no sería mercantil, sino civil. Si el contrato no es suficiente y necesitamos otras normas, vamos a las civiles.

La normativa general de este tipo de contrato es:

- Que se haya firmado entre las partes y se respete o que las partes quieran, estando en igualdad de condiciones. La mayoría de las normas son dispositivas porque es derecho privado. Esto no soluciona todos los conflictos del contrato,
- Vamos a la regulación más concreta, que es el RG 1008/2008 UE del 24 de septiembre para fomentar la competitividad de las empresas aéreas.
- Otro reglamento especial es el 859/2008 del 20 de agosto que se refiere a los requisitos técnicos y procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por avión.
- Convenio de Montreal de 1999 de transporte aéreo y que tiene algunas normas sobre utilización de aparatos que no son propiedad de quien los utiliza.

Si esas normas especiales no nos ofrecen la solución, nos tendremos que ir a otras normas específicas mercantiles que no son de transporte aéreo, concretamente la LNM que tiene normas de cesión de buques. Otras son las normas mercantiles más especiales se aplican de la siguiente manera:

- Leyes especiales sobre arrendamiento.
- Comisión sobre mediación, sociedad... Que son las alternativas que nos vamos a encontrar.
- Código de comercio.
- Derecho común. 1542 a 1603 del C.Civil. Que habla de arrendamientos o mediación, o sociedad.

Si ese contrato de utilización no es mercantil, pues pasamos del contrato a las normas civiles, no se aplicarían las normas mercantiles.

Vamos a hablar de algunas de las siguientes manifestaciones generales:

ARRENDAMIENTO SIMPLE

Las dos partes del contrato es el arrendador que es propietario de la aeronave el que entrega la aeronave a cambio de un precio y el arrendatario es el empresario aéreo. Va a recibir la aeronave para utilizarla en su empresa. El objeto es la aeronave, la causa es para ceder el uso a causa de un precio. Es lo que llamamos una causa onerosa.

No se define a que destino se va a emplear la aeronave. Lo normal es que el empresario aéreo recibe la aeronave para recibirlo en su empresa y su empresa se dedica al transporte regular. El arrendatario (quien la recibe) la va a utilizar para su empresa que se dedica a hacer contratos de transporte con pasajeros. De hecho, las normas europeas presuponen que el empresario aéreo lo va a utilizar en la celebración de contrato de transporte.

Pero en este contrato esta finalidad no es decisiva, porque estamos en arrendamiento o locación, en la segunda modalidad si será decisiva. No es parte del contenido esencial del contrato, lo único que debe tener una causa onerosa para el disfrute.

La principal obligación es obligación la aeronave y sus pertenencias (salvo cosa en contra en el contrato) en condiciones de aeronavegabilidad. Lo que incluye, un certificado de aeronavegabilidad válido durante todo el periodo de arrendamiento.

Principales obligaciones:

- **Entregar** la aeronave y sus pertenencias en condiciones de aeronavegabilidad, lo que implica entregarlo con un CA adecuado para todo el periodo (aunque esto último no se mencione en el contrato).
- Garantizar al arrendatario el **uso pacífico** de la aeronave durante todo el contrato.
- Asegurar la conservación de la cosa durante el contrato haciendo que mantenimientos y reparaciones que pueda ser debido a **fuerza mayor o al desgaste normal**. La fuerza mayor suele estar relacionado con las condiciones meteorológicas.
- Asumir la **responsabilidad frente a los terceros** que pretendan derechos sobre la aeronave. Por ejemplo, la garantía. Las indemnizaciones por incumplimiento del contrato de transporte durante el uso de la aeronave en el negocio del empresario aéreo son asumidas por el mismo.

OBLIGACIONES ARRENDATARIO

1. Pagar el precio.
2. Usar la aeronave conforme a su naturaleza y sus características técnicas. Ej: no superar la altitud máxima a la que está destinada.
3. Devolver la aeronave en el mismo estado (o condiciones similares) que estaba al finalizar el contrato descontado el desgaste normal, si tiene daños tendrá que indemnizarlos.
4. Afrontar los gastos normales de explotación de la aeronave son obligación del arrendatario.

MODALIDADES DE ARRENDAMIENTO SIMPLE

Este contrato de arrendamiento tiene una norma española, que es una circular de la DGAC 3/2006, que se dedica al reglamento de aeronaves. Se han reconocido dos modalidades de arrendamiento:

- **El “dry lease”:** para nosotros se dice BARE HULL CHARTER. Es la cesión de la aeronave y sus pertenencias, no va incluido nada más. El arrendatario va a ser el responsable, tanto, a) del **control operacional (COA)**, es decir, es el responsable de las medidas de seguridad del vuelo, formación del personal, mantenimiento de la documentación, etc., como b) de la **dirección y responsabilidad comercial** de los trayectos frente a la administración pública.

Además, se encarga del certificado de operador aéreo, lo cual quiere decir que va a ser el responsable del mantenimiento de la propia aeronave y de la formación y designación de la propia aeronave. El control comercial se asegura la aprobación de trayectos, permisos, accesos a rutas.

La circular presupone que el arrendamiento se hace para realizar contratos de transporte. Si la aeronave no está matriculada en Europa se tendrá que pedir un permiso previo por motivos de seguridad a la autoridad.

Antes de firmar el contrato se tiene que pedir el permiso previo a la autoridad donde se va a utilizar el avión. El contrato de arrendamiento es válido, pero no puedes utilizarlo, aunque debes responder a las obligaciones de este, en caso de no perder el permiso. Es más fiable que la siguiente para las autoridades.

- **El “wet lease”:** Incluye la tripulación. Puede ir con tripulación de cabina o sin ella. Puede ser el:
 - DAMP LEASE. Incluye la aeronave y la tripulación de cabina.
 - El ACMI Aircraft, cabin crew, maintenance and insurance). Estos últimos son los gastos de explotación, que son normalmente del arrendatario o empresario aéreo. Es una modalidad muy rara, pero se acerca más al fletamento o vuelos chárter.

Los que incluyen tripulación, el control comercial lo tiene el arrendatario, pero el control operativo lo tiene el arrendador. Si ese arrendador no es comunitario, para poder conceder el permiso, han puesto bastantes condiciones. Entre ellas demostrar que las condiciones de seguridad son parecidas a las que se piden en Europa. Hay que justificar por qué necesito el permiso para operar. El wet lease nos plantea otros problemas y es que no es solo el alquiler de un avión, si no que siempre hay un contrato mixto porque, el que busca la tripulación simplemente es un intermediario que me busca tripulación y va a comisión o los contratos a través de una empresa temporal. Un contrato de arrendamiento de servicio de la tripulación con el propietario, es decir, arrendamiento de servicio, son las normas de arrendamiento de obra y servicio.

FLETAMENTO DE AVIONES O VUELOS CHÁRTER

El fletamento o chárter aéreo es un contrato de arrendamiento especial porque lo que estamos arrendando es la capacidad de carga del avión. No vamos a tener el avión a nuestra disposición, si no la capacidad de carga (nº asientos o toneladas), la diferencia con el dry lease es que aquí la finalidad está muy clara, realizar los trayectos. De hecho el arrendador debe garantizar la realización de los trayectos, siendo esta una cláusula del contrato. *Possible examen: diferencia entre fletamento o chárter y dry lease.*

No es solo el alquiler del avión, en realidad, el objeto de este contrato no es el alquiler, si no el alquiler de una capacidad de carga. Que puede ser toda o alguna parte. Un contrato de arrendamiento en virtud de cual la empresa explotadora o fletador se obliga a proporcionar a la otra parte fletante, a cambio de un precio la capacidad total o parcial de una aeronave que deberá estar preparada con los permisos, tripulación, equipamiento y combustible durante un viaje determinado o un número de viajes determinados.

Por lo tanto, tenemos al fletante que cede la capacidad de carga al fletador. Esos son términos marítimos. El propietario de la aeronave es el fletante. El explotador también es el fletante. No pierde la disponibilidad de la aeronave. No es un arrendamiento como tal. El fletador suele ser una agencia de viajes.

La finalidad de estos contratos es que el destino es realizar contratos de transporte. Si viene definido en el contrato. Los contratos de arrendamiento de servicios son diferentes y aunque la finalidad es realizar un transporte, este no es un contrato de transporte.

Para diferenciar del “wet lease” es porque no hay una relación directa con el tercero. No se alquila el avión, si no la capacidad de carga. Se suele hacer para un tiempo u horas determinados.

DIFERENCIAS ENTRE FLETAMENTO O CHÁRTER Y EL ALQUILER (examen)

- En el fletamento no hay pasajero contractual.
- La aeronave va a tener un destino determinado y un uso concreto cuyo transporte que va a estar regulado en el contrato. Es decir, el contrato insiste en los vuelos que se realizan, el resultado tiene que ser un nº de vuelos determinado en un tiempo concreto, es un contrato de resultado.
- Es menos relevante el avión concreto con el que se va a realizar el contrato. Por el contrario, en el caso de alquiler sí que se especifica el avión, mientras que en el contrato de fletamento o chárter se especifica la capacidad de carga o asientos.
- El periodo temporal también se regula en el contrato. De hecho, es muy importante el periodo de tiempo, se marcará el periodo de tiempo durante el cual se pueda utilizar la capacidad de carga.

ARRENDAMIENTO FINANCIERO

El contrato de arrendamiento financiero o leasing va a decir a que construcción o propietario que tiene que adquirir.

La empresa de arrendamiento financiero se convierte en el propietario de la aeronave tras las indicaciones de su cliente y cede el uso y disfrute al explotador a cambio de un canon que suele ser correspondiente a la pérdida de valor de ese bien.

Al final del contrato de arrendamiento financiero el usuario puede elegir entre devolver la cosa y se da por terminado el contrato. O, puede comprar el objeto, pagando la cuota residual. Es decir, que puede elegir. Con lo cual, ha elegido una alternativa, se ha financiado la compra. También puede elegir entre renovar el contrato con una aeronave más moderna. La diferencia entre las tres opciones es el precio.

Otra ventaja que tiene es que el empresario aéreo va a poder pedirle responsabilidad directamente al constructor, por ejemplo, si hay defectos o si se tiene que arreglar algo. El propietario actúa aquí como financiador.

El Renting es parecido, pero incluye un contrato mixto.

LEASING o ARRENDAMIENTO FINANCIERO (apuntes propios)

En un leasing tenemos 3 partes:

- Usuario
- Empresa de arrendamiento financiero
- Proveedor

Entre el proveedor y la empresa de arrendamiento financiero hay una compraventa, por tanto, tras la compraventa la empresa arrendadora es la propietaria de la aeronave.

El arrendador financiero cede el uso y disfrute al usuario a cambio de un cánón (anual normalmente). Mientras dura este arrendamiento financiero, el avión es propiedad de la empresa arrendadora.

Al finalizar el plazo de tiempo correspondiente, el usuario **puede elegir** entre: **a)** devolver el bien, **b)** pagar la cuota residual y adquirir la propiedad o **c)** prorrogar el contrato de leasing.

6 CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE AERONAVES II: DISFRUTE DE AERONAVES MEDIANTE CONTRATOS DE ASOCIACIÓN

Hay otro conjunto de contratos que van a tratar de colaborar varias empresas aéreas y compartir la disponibilidad de una aeronave. La propietaria también va a participar en la explotación. En general este tipo de contrato permite abaratar costes, porque se comparten para una única aeronave.

Jurídicamente implica la participación de dos o más compañías. En el contrato que se firme puede ser similar a uno tradicional (compraventa: parte compradora y parte vendedora. Tienen intereses enfrentados).

En estos contratos puede haber dos o más aeronaves interesadas. Pero aquí se trata de llegar a un acuerdo para una aeronave. Normalmente tienen un interés similar, que lo comparten. Este análisis del contrato nos lleva a ver que hay algo distintos a los contratos tradicionales. En algunos casos pueden ser contratos bilaterales, pero no es la norma.

El sistema de fuentes es:

- El propio contrato. Tiene algunos límites importantes:
 - Puede haber leyes imperativas que los interesados no puedan cambiar en su contrato.
 - Límites administrativos de control, de seguridad... que van a encorsetar el uso de la aeronave por varias compañías.
 - Posibilidad de que haya distintos ordenamientos jurídicos implicados porque la aeronave sea de varias nacionalidades al igual que las compañías. Son consideraciones de derecho internacional privado.
- Legislación mercantil.
- Código civil.

Se da preferencia al contrato que se acerque más a la naturaleza jurídica que han firmado las partes para explotar una aeronave de forma conjunta. Puede ser un contrato de colaboración simple y otro de sociedad.

- Los **contratos de colaboración** son:
 - Comisión.
 - Colaboración básica.
 - Concesión.
 - Franquicia.

En estos contratos de colaboración hay dos partes, una de ellas ofrece su ayuda para que el otro pueda desarrollar su negocio.

Los autores hacen dos grupos:

- **Contrato de colaboración simple:** Contratos que hacen una mezcla de las empresas aéreas que van a participar. No implica esa mezcla, consiguen un objetivo común con lo mínimo.

Cuando hablamos de contratos de colaboración para explotar aeronaves:

- Implican mezcla de las empresas aéreas que van a participar.
- No existe mezcla, consiguen un objetivo común:
 - Contratos de colaboración técnica, mantenimiento y reparación de aeronaves. Todas esas empresas colaboran con esas actividades. No son propiamente contratos de colaboración de aeronaves.
 - Colaboración comercial entre compañías aéreas: Se da cuando se comparte un vuelo, una compañía vende billetes de otra. Esos acuerdos pueden coincidir con la utilización de la misma aeronave o no.
 - Tráfico entre líneas: Con contratos que permiten simplificar costes y aquí utilizan una aeronave entre varias compañías. Se conocen como banalización. Suele haber dos compañías que hay un acuerdo que recuerda mucho a un alquiler o fletamento, pero la característica es que el propietario también va a usar la aeronave. Puede ser simplemente un uso alternativo, pero lo que normalmente hay es una utilización dependiendo de las rutas. Estos acuerdos suelen justificarse porque el coste de explotación para una única compañía suele ser muy alto y la otra necesita un avión de esa nacionalidad para acceder a esa misma ruta. Como el propietario no pierde la disponibilidad no hay que cambiar la aeronave de registro. Esto suele ser una ventaja adicional. No hay mezcla de organizaciones. Las compañías no crean algo común, aunque si hacen una sociedad muy básica.

CONTRATO DE SOCIEDAD

Es un contrato (en su defecto se van a aplicar todas las normas que regulan los contratos), donde dos o más personas jurídicas o físicas se unen voluntariamente, nadie les impone esa unión, y es de origen negocial. Además, se tiene un fin en común, que en este caso es la explotación lucrativa de una aeronave. Para lograrlo aportamos todos algo que tiene valor para conseguir ese fin común.

Esas aportaciones pueden ser de trabajo o cuando hablamos de sociedades muy evolucionadas tiene que ser algo económicamente mayor. Se rigen en el 1261 del C.C. y se dice:

- Consentimiento válido.
- Tiene que tener un objeto determinado.
- Tiene que ser lícito.

Si alguno de estos tres no es válido, tenemos un contrato nulo.

Hay varios tipos:

- **Sociedad interna:** El contrato nos interesa porque permite establecer cuáles son nuestras obligaciones para conseguir ese fin común, que tiene que aportar cada uno. Es un contrato muy simple.
- **Sociedad externa:** Si te juntas, el tráfico aparece la SRL, que tiene un patrimonio propio y su propia organización, cada socio aporta.

Cuando hablamos de contratos de colaboración entre compañías aéreas para la explotación de una aeronave. Para lograrlo, hacen sus aportaciones, las que pacten. A veces una tiene la concesión de tráfico, pero como no puede explotar la línea por separado, comparte la aeronave con un contrato de sociedad. Uno aporta el derecho de tráfico, y el otro aporta la aeronave y la concesión de la aeronave. Sería un ejemplo de sociedad interna.

Si vamos a constituir una persona jurídica, organización propia que va a firmar los propios contratos, esa sería una sociedad externa. La mayor parte de los contratos de colaboración no mezclan sus organizaciones porque tampoco hay aportaciones. Los gastos de explotación nos los repartimos entre nosotros.

POOL

Cuando hablamos del POOL, normalmente estamos hablando de una sociedad interna. Compañías aéreas que se unen con un fin común que es la explotación de una ruta comercial. Normalmente se comparten gastos e ingresos con un porcentaje determinado. Pero no van a perder el control sobre su propio patrimonio. A pesar de eso, hay quien niega que sea una sociedad interna. El pool puede ser muy complejo, se pueden introducir pactos sobre tarifas, horarios comerciales... No es una sociedad secreta.

CONSORCIO

El consorcio si es una sociedad externa donde esas aportaciones al patrimonio y a la comunidad y los socios del consorcio son socios de una verdadera sociedad externa. Si antes con el pool, como es una sociedad interna se le aplican las normas de sociedad. Como es externa, la norma no solo está en el contrato, sino que también está en el código de comercio y el código civil. También se van a aplicar las normas que afectan al patrimonio común. Si la sociedad es interna no hay patrimonio común. Si es una sociedad externa hay un patrimonio común.

EJEMPLO SAS

En la compañía escandinava en verdad hay tres compañías. Originariamente eran las compañías de bandera de Suecia, Dinamarca y Noruega. Es una sociedad externa y tiene patrimonio propio. Porque SAS puede disponer de cualquier avión de las tres compañías, pero las compañías no aportan la propiedad si no el uso (aparte de dinero), se puede aportar cualquier cosa.

Es muy especial porque son sociedades externas y totalmente privadas. Pero en su inicio fue promocionada por los tres gobiernos. En sus inicios no fue privada.

El consorcio es una sociedad interna porque tiene una estructura administrativa evidente, su funcionamiento, las sociedades que participan suelen tener cláusulas exclusivas por el cual, por ejemplo, la sociedad danesa tiene que ofrecer sus aviones a SAS y se obliga a no celebrar otro contrato con otra compañía que pudieran hacerle la competencia a SAS. Es una sociedad que equivale a una S.A. Las normas supletorias en el derecho español será la de las S.A.

CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO. CONCEPTO Y CARACTERÍSTICAS GENERALES

Contrato de transporte aéreo: Aquel contrato por el cual una persona (transportista) se obliga a cambio de un precio a trasladar por vía aérea de un lugar a otro, bien a otra persona (pasajero, junto con su equipaje, bien o determinadas cosas (mercancía).

La naturaleza es de un contrato mercantil y de contrato de transporte. Las normas reguladoras son:

- Los reglamentos europeos, especialmente el RD 261/2004 del parlamento y del consejo.
- El Convenio de Montreal de mayo de 1999 o en su caso el Convenio de Varsovia de 1929.
- Art 92-114 LNA.

Regulación directa aplicable en orden de aplicación:

- El contrato de transporte (dispositiva). Sólo se aplicarán por encima del resto de normas las normas **dispositivas** del contrato de transporte, las imperativas no.
- **Convenio de Montreal** 28 de mayo de 1999. Firmado por España en el 2000 y forma parte del derecho interno de España en 2001. La finalidad de este tratado es sustituir al de Varsovia. Este tratado solo se aplica a contrato de transporte entre dos países distintos que sean estados miembros que hayan ratificado el convenio. También se aplica a esos vuelos en los que, aunque tengan el origen y el final dentro del mismo estado, haga una escala en un estado diferente. Es decir, siempre debe haber dos contratantes.

Este convenio se aplica, aunque haya un transportista de hecho y otro transportista de derecho. Esto va enfocado a los vuelos chárter en donde el pasajero ha firmado un contrato con una persona y sin embargo el que está operando el avión es otra.

- Reglamento UE 261/2004 de 11 febrero, del parlamento Europeo y del consejo (personas)
- Reglamento (CE) 889/2002 del 13 mayo que modifica el reglamento (CE) nº 2027/97 sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente (mercancías)
- Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929. Deberá también tenerse en cuenta porque es posible que haya estados que hayan firmado el convenio de Montreal, pero no lo haya ratificado aún, o directamente no lo haya firmado. Entonces, buscaremos el denominador común, es decir, los dos estados contratantes tienen ratificado el de Varsovia? Aplicamos este entonces.
- Artículos 92 a 114 LNA.
- Ley Derecho marítimo (personas)
- Ley de transporte terrestre por carretera.
- Legislación mercantil especial del contrato de transporte.
- Contratos mercantiles generales.
- Legislación de derecho común, derecho civil.

Legislación mercantil del contrato de transporte.

- **Ley de contrato de transporte terrestre de mercancías.** 15 de noviembre de 2009.
- **Normativa de consumo:** nos interesa junto con la ley de condiciones generales de la contratación, porque los contratos de transporte aéreo, especialmente en personas, son contratos de adhesión. Es decir, que te adhieres a un contrato que ya está redactado por el transportista y tú solo firmas. Esto se hace porque es la única forma de celebrar contratos de una forma masiva. La normativa del derecho de consumo es prioritario cuando el contrato es de pasajeros, no de mercancías.
- **Especialidades de obligaciones y contratos mercantiles:**

Los convenios, solo se aplican cuando el transporte es internacional, considerando el punto de partida y de llegada o de escala comercial donde se pase por dos territorios distintos que no sean europeos.

Recoge la finalidad clásica del empresario aéreo, la mayor parte de las empresas aéreas que analizamos explotan las aeronaves para una finalidad de transporte.

Es uno de los más importantes dentro del derecho de la navegación aérea. No tiene sentido remitirnos al derecho marítimo porque está muy regulado.

CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO AÉREO

- Estamos haciendo referencia a la empresa aérea, donde este contrato es mercantil. Lo que equivale a decir que es un contrato al que antes hemos de aplicarle normas mercantiles que civiles.
- Es un contrato de adhesión. Se va a considerar la protección de una de las partes contractuales como muy importante. Me adhiero a un contrato tipo que la aerolínea ya ha redactado.
- Se aplican las leyes generales de la contratación, esto explica que las regulaciones comunitarias protejan al pasajero. El usuario es la parte débil del contrato. Es más fuerte cuando es transporte de personas que de cosas. Por ejemplo, en la compra de billetes, no firmó el contrato con el director de la compañía. Nos adherimos a un contrato tipo que ya persiste y que ha sido redactado por la compañía para todos los pasajeros interesados, los cuales aceptan las cláusulas generales de este contrato; no existe igualdad de condiciones. Esto explica que la legislación comunitaria proteja al usuario porque es la parte débil del contrato y el derecho del consumo está muy desarrollado. En el derecho mercantil, se le va a aplicar la ley de condiciones generales de contratación. Esta característica es más fuerte cuando se transportan personas.
- Es un contrato que al menos en nuestro derecho es oneroso. Es un contrato remuneratorio. Se hace a cambio de un precio. En nuestro derecho, el precio es esencial.

CLASES DE CONTRATOS AÉREOS

➔ Contrato de personas:

- Contrato consensual, es decir, se formaliza desde que ambas partes dan su consentimiento.
- Contrato voluntario
- Contenido obligatorio (pero CG IATA y la facultad rescisoria del transportista)

➔ Contratos de personas: Es un contrato consensuado. El contrato existe desde que hay consentimiento sobre el objeto. La causa es el transporte a cambio de dinero. Es un contrato en donde existe con el consentimiento, es decir que no se necesita expedir el billete. La expedición del billete es un acto que puede

estar o no, puede ser simultáneo a la presentación del consentimiento. Es un contrato voluntario. Es cierto que esta voluntariedad en algunas ocasiones está limitada. Si se trata de transporte regular, es un contrato administrativo, se quiere que regularmente haya un X número de vuelos a X horas. Hay una serie de obligaciones, como de explotación y de atender a determinados pasajeros. Esa obligación la impone el Estado, por tanto, es de carácter administrativo. Si se incumple se puede tener hasta una multa. No tiene por qué afectar al contrato mercantil. Desde que hay consentimiento es obligatorio.

Tradicionalmente en el ámbito aéreo se reconoce el del derecho del transportista a negarse a transportar a algún pasajero o alguna carga. Viene reconocido también por los convenios internacionales. Eso se recoge en un documento privado de la IATA, en su documento 8. Se argumenta que el transportista no conoce a la persona que va a transportar y puede sentirse engañado. Pero se debe tener en cuenta que un documento privado no es una ley.

Cuando la IATA plantea este derecho está dirigido a un derecho potestativo. En cualquier caso, hay bastantes problemas judiciales con estas circunstancias.

También, se dice que el pasajero tiene derecho a reclamar la devolución del precio. Aquí, depende de la tarifa que se escoja.

→ **Contratos de mercancías:** Es un contrato real. El acto de entrega es lo que perfecciona el contrato. Solo desde la entrega de la mercancía se crean los derechos y obligaciones y por lo tanto se pueden incurrir. Esto se dice en la LNA ART 102. Las condiciones del contrato no van a ser las mismas. Se diferencia en diferentes cosas. En caso de mercancías las exigencias serán más rígidas, entre otras. Este contrato es similar al transporte mercantil de cosas

→ **Contrato de transporte de equipajes (facturado):** Si naturaleza es de un transporte de mercancías (cosas).

Eso sí, es un contrato que solo surge si también hay un contrato de personas, es decir, me podrán llevar la maleta si yo también viajo. Además, si se cancela el contrato de personas se cancela también este. Por este motivo es que este contrato se entiende como un **contrato accesorio del de personas**, pero es **autónomo** siguiendo las normas de un contrato de mercancías.

Cuando se estudian las indemnizaciones, son similares y se estructuran de la misma forma que con las mercancías. De hecho, solo existe desde el momento que se entrega el equipaje en facturación, antes no.

Es un contrato autónomo, existe por sí mismo, al dar el consentimiento de facturar estoy consintiendo algo distinto que con el de personas. Es posible incumplir el de personas, pero el de equipaje no.

Estamos hablando de transporte facturado, el contrato de equipaje de mano no configura un contrato diferente. En algunos textos, este tipo de equipaje ni existe. Si hay que indemnizar a las personas por el transporte de personas, se puede indemnizar dando por hecho que llevaba algo de equipaje de mano. En caso de ser considerado a veces ni se considera. Si se considera se incluye en el de personas. Pero en definitiva, este tipo de equipaje configura un contrato diferente, que, a veces ni se considera.

El contrato de transporte facturado es obligatorio, es decir, que es un derecho del pasajero, al menos no se ha puesto en duda si se cobra.

ELEMENTOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO SEGÚN LAS DISTINTAS CLASES DE TRANSPORTE: PERSONALES, REALES Y FORMALES.

	<u>T. COSAS</u>	<u>T. PERSONAS</u>	<u>T. EQUIPAJE</u>
<u>Naturaleza</u>	Real (Art. 102 LNA)	Consensual	T de cosas Accesorio (del pasajero), pero autónomo
	<ul style="list-style-type: none"> - Dos partes en cada contrato. - Diferencia entre: <ul style="list-style-type: none"> • Transportista propietario • Transportista no propietario 	Diferencia entre: <ul style="list-style-type: none"> • Varios contratos de transporte. • Un contrato de transporte sucesivo, con independencia de la propiedad (Art. 110 LNA ó V) Diferencia entre: <ul style="list-style-type: none"> • Contrato con explotador • Contrato con intermediario 	

Elementos subjetivos

Transporte de personas	Transporte de cosas	Transporte de equipajes
<ul style="list-style-type: none"> • Transportista autorizado: el que presta el servicio • Usuario o pasajero: quien contrata el servicio 	<ul style="list-style-type: none"> • Porteador: el que realiza el transporte y debe entregárselo al consignatario o destinatario (es un colaborador) • Cargador, remitente o expedidor: quien entrega la mercancía para transportar, el que designa la mercancía. 	<ul style="list-style-type: none"> • El cargador es el pasajero y el destinatario también. El que entrega el equipaje y quien lo recibe es la misma persona: el propio pasajero.

Elementos reales

Transporte de personas	Transporte de cosas	Transporte de equipajes
<ul style="list-style-type: none"> • Pasajero: el propio pasajero es el sujeto de transporte. • Objeto y precio: son los elementos reales. La determinación del precio es libre. • Tarifas "free" (ej. para empleados): supone un problema en los vuelos gratis. Aunque no haya contrato de transporte como tal, estos vuelos "free" no son gratis. El Convenio Montreal da a 	<ul style="list-style-type: none"> • Mercancía o carga: ese es el objeto. Sin contar con equipaje de mano, correo o pertenencias (no se podrá exigir indemnización). • Flete o portes: precio libre (Derecho de la competencia) 	<ul style="list-style-type: none"> • Equipaje facturado (NO el de mano): ese es el objeto. Es el único en el que se puede decir que se ha contratado. • Franquicia o portes: este es el precio.

entender que la normativa se aplica a los vuelos gratuitos.		
---	--	--

Elementos formales

Transporte de personas	Transporte de cosas	Transporte de equipajes
<ul style="list-style-type: none"> • Billete de pasaje: título de valor impropio. Valor de legitimación. • Nominativo e intrasmisible (art. 93): no puede entrar cualquiera que lo tenga el billete: va a nombre de una persona. • Requisitos: tratados internacionales posteriores (especialmente Montreal) • Tarjeta de embarque: también corresponde a título-valor. 	<ul style="list-style-type: none"> • Carta de porte/talón de equipajes: título-valor impropio y título-valor de tradición (especialmente en comercio). Con un título-valor el derecho de propiedad se incorpora al papel. • Función de prueba (103 LNA) y legitimación: la carta de porte cumple con una función de prueba del contrato, legitimación activa y pasiva (el transportista solo se libera de esa obligación si entrega la cosa a quien le enseña la carta). 	<ul style="list-style-type: none"> • Anexo o talón adjunto al billete de transporte de personas. Título valor de legitimación (art. 99 LNA)

• CONTRATO SUCESIVO

Es importante determinar tanto para los pasajeros como para las mercancías si hay varios trayectos o no, y en este caso, si hay uno o varios transportistas. Si hay varios hay que ver si son contratos independientes, o si se pueden considerar un único contrato aéreo. Si se puede considerar un único contrato, es que hay dos opciones, el primer transportista ha subcontrato o ha fletado, o bien se ha firmado un único contrato. Pero la propia compañía tiene contratos con otros empresarios aéreos, es asunto entre ellos, el pasajero solo establece un contrato.

Esto se llama contrato sucesivo, varios transportistas acuerda explotar una ruta aérea entre todos y para el que lo contrata es como si el trayecto fuera único.

Si hay un único contrato y no llego a tiempo al segundo mostrador es su responsabilidad porque yo solo tengo un contrato aéreo.

Está regulado de forma distinto si atendemos al derecho interno o al internacional:

- Interno: LNA ART 110 establece que todos los transportistas responden de manera solidaria. Si hay varios responsables solidarios, me puedo dirigir al que quiera por la cantidad completa. Si hubiera un accidente puedes reclamar a cualquiera de las aerolíneas porque la responsabilidad es solidaria.
- Si el trayecto es internacional, la cosa cambia. Cada transportista va a responder de lo sucedido durante su trayecto (Convenio Montreal ART 36 y 30 de Varsovia). La única excepción es que el

primer operador hubiese asegurado todo el trayecto, entonces ya si podemos solicitarlo al primero (que será el que tengamos más cerca).

PARTES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

Transportista / Pasajero personas

El contrato de transporte de personas siempre va a haber dos partes enfrentadas que son:

- **Transportista:** Asume las obligaciones del contrato de transporte aéreo del pasajero. Es el empresario aéreo. Es quien explota en nombre propio, comercialmente, la aeronave que utiliza para ese contrato de transporte. En líneas regulares es posible que las autoridades exijan contar con licencias determinadas. Forma parte de una situación previa del contrato, porque si no cumple los requisitos, pierde la licencia y no puede incumplir el contrato de transporte porque no lo puede realizar. Es importante determinar que, si hay varios trayectos independientes o con paradas comerciales (tanto en mercancías como en pasajeros, no una parada técnica), hay que identificar si se trata del mismo transportista o de si hay varios. En el caso de que haya varios, lo que tenemos que ver es si son contratos de transporte aéreos independientes o si se pueden considerar un único contrato aéreo.

Se puede considerar un único contrato aéreo cuando:

- El responsable es solamente el primer transportista y ha subcontratado o fletado la capacidad de carga de otro operador. (IB tiene contratos comerciales con otros empresarios aéreos, pero tú sólo has hecho contrato con IB).
- Contrato sucesivo.
- **Pasajero:** Identifica una situación jurídica. Es el que asume las obligaciones de ese contrato de transporte aéreo.
- **Porteador / Cargador o remitente o expedidor / consignatario o destinatario mercancías**
 - Porteador (transportista, empresario aéreo)
 - Cargador remitente o expedidor, es el que entrega la cosa a transportar y por lo tanto perfecciona el contrato. El cargador puede decirle al porteador que el destinatario ha cambiado
 - Debe entregarlo al consignatario o destinatario. Este puede ser la misma persona que lo envía, una empresa.

Cuando hablamos de transporte de mercancías, al transportista, solo tiene enfrente a una figura que es el cargador o remitente.

Es quien firma el contrato de transporte de mercancías y se obliga a pagar el precio, todo ello entregando la mercancía transportada. Ese cargador que también se le llama expedidor, puede coincidir o ser alguien distinto del destinatario o consignatario. Es a la persona que en lugar de destino el transportista tiene que entregar la carga transportada. Solo entonces cumple el contrato y se libera. Él no tiene los derechos y obligaciones de este contrato.

El destinatario, si tiene algún problema y no paga, si se tiene que llegar a juicio, el transportista lleva al cargador.

OBJETO Y PRECIO

- **Precio**

El precio es libre, las empresas aéreas pueden establecer el precio de sus contratos. El transporte no es gratuito, es remunerado.

Si fuera así, no debería aplicarse las normas y legislación europea, pues se trata de otro tipo de viajes. Las tarifas que se ofrecen a los empleados para volar no son totalmente gratis, han sido pagados con su trabajo, es una remuneración por ello, remuneración en especial, por lo que si hay precio. También hay precio de otra forma, con fidelidad, más billetes... los llamados billetes free por ahorrar puntos.

Es el otro elemento real del contrato. Es necesario, el contrato de transporte aéreo no es gratuito. En los transportes de mercancías se llama flete o porte aéreo. Si el contrato es oneroso, es decir, que, si alguien no ha pagado, no tiene un contrato de transporte.

Por tanto, no hay derechos y obligaciones porque el contrato no existe. El precio puede ser una especie y entonces y en ocasiones, hay contrato aéreo para los trabajadores, pero no tienen los derechos que tienen los pasajeros formales.

Tanto en el contrato de pasajeros como de mercancías, el precio es libre. En el caso de las líneas regulares es el estado quien ofrece esa competencia y se produce para acceder a las líneas regulares. El estado no puede imponer un precio.

- **Objeto**

Los elementos reales son 2, el objeto y el precio, lo que se transporta es el objeto

En el transporte de equipaje el elemento real, el objeto es el equipaje facturado, no el de mano.

En el transporte de mercancía el objeto es la carga. Se excluyen los equipajes de mano, tampoco se considera el correo y las cosas introducidas clandestinamente

Es el objeto que se transporta. Si el transporte es de personas, la peculiaridad es que el objeto es el propio pasajero y no se puede transportar de cualquier forma. Hay normativa que dice como se ejecuta el contrato de transporte. La responsabilidad del transportista es más rigurosa. Cuando el transporte es de cosas, las garantías y la responsabilidad que se imputa al transportista son menos rigurosas, porque el objeto o es mercancía o es equipaje. No puede ser objeto de un contrato de transporte aéreo el correo oficial (siempre ha sido una cuestión de estado).

- **Títulos-Valor.**

Los títulos valor funcionan como un documento cuyo contenido es un derecho, y ese derecho se incorpora al documento de manera intrínseca, y no se puede ejercitar el derecho sin tener el documento y exhibirlo. No es un contrato. El título valor es algo más fuerte que el contrato, ya que no tengo que dar explicaciones.

Es un sistema jurídico que permite poner en circulación los derechos sin la necesidad de estar firmando contratos. Es decir, que las obligaciones y derechos circulen rápidamente sin la necesidad de mover los bienes o el precio.

Un título-valor es un documento que sirve para probar los derechos.

El propio documento contiene los derechos y para poder utilizar esos derechos necesito tener la posesión del documento. No se puede exigir el derecho si no tengo el documento. Por ej.: cheques o letras de cambio. Si lo pierdo es muy difícil de demostrar que lo tenía. Lo más próximo a un título-valor es el dinero. Los derechos se pueden incorporar a ciertos documentos, ya sean derechos de dinero (me deben dinero y o me lo dan o me firma un cheque) o derechos de entrega de un bien. Una vez que existen tienen vida propia, independientemente del motivo por el que surge el título valor.

Existen títulos valores impropios, en estos casos solo necesita cumplir una característica: la necesidad, es decir, solo necesito el documento para legitimar que puedo exigir el cumplimiento del derecho.

En el caso del transporte aéreo surge una carta de porte/talón que se trata de un título valor impropio (solo necesito tenerlo en mi posesión para que se ejercite el derecho y legitimarlo, pasiva y activamente) o un título-valor de tradición (incorporan la posesión y en muchos casos la disponibilidad de unas determinadas mercancías, es decir, al entregar la carta de porte también entrego el bien o la mercancía) en el que se contienen los derechos que se pueden exigir.

Características de los títulos-valor.

- **NECESIDAD**

- **Posesión física del documento:** apariencia de titularidad y buena fe.
- **Exhibición:** para ejercer el derecho.

La necesidad es importante porque determina la **legitimación**. Cuando hay un derecho incorporado existe un deudor y un acreedor. El que tiene que cumplir ese derecho es la persona frente a la que se le exige. Está legitimada la persona que tiene en su poder el documento.

- **LITERALIDAD**

- Condiciones de derecho incorporado:
- Extremos literales son presumiblemente y legalmente exactos:

Las letras, cheques y pagarés son una promesa de pago en las que aparece una o más firmas. Los firmantes depositan su **garantía**.

- **AUTONOMÍA**

- **Independencia** jurídica entre los titulares sucesivos y sus condiciones subjetivas: se cumplen tal y cual dicen. No es lo mismo a la cesión de créditos.
 - Ej. en un contrato de transporte aéreo no es así, no es un documento literal. Los títulos-valor del contrato de transporte son títulos de **legitimación**, pero no tienen los caracteres de literalidad ni de autonomía.
- **Improcedencia de excepciones personales frente a terceros** poseedores de buena fe.

ELEMENTOS FORMALES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO (EXAMEN)

Facilitan la circulación de bienes y muchos intercambios, tiene 3 características:

- **Necesariedad.** El papel es necesario exhibirlo para ejercer el derecho
- **Literalidad.** Las condiciones del derecho son las que indica el papel
- **Autonomía.** Los títulos valor, desde que existen tienen vida propia

De estos 3 elementos el primero es el más importante, hay títulos valor llamados títulos valor impropio que solo cumplen la primera característica.

En el transporte de pasajeros es el billete y la tarjeta de embarque. Los títulos de transporte de mercancía son los de la carga de porte. Estos tres títulos son títulos valor. En el de mercancías hay títulos más perfectos que con los de personas. En ambos se funciona como título de legitimación y todos son títulos de porte (caballo y persona = persona y billete).

Los títulos de valor más perfectos son que son la letra de cambio, el cheque y el pagaré. Hay otros que son imperfectos porque no tienen las características de los títulos de valor perfectos. Facilitan el ejercicio de los derechos incorporados, pero no están totalmente impermeabilizados, no son totalmente abstractos del contrato que los originó, no son totalmente necesarios para que el contrato se realice y si se pierden se pueden volver a sustituir sin problemas. Sirven para facilitar el derecho incorporado y como títulos de legitimación activa, para reclamar el cumplimiento del derecho. Y legitimación pasiva para liberarse de esa obligación cumpliendo frente a quien le muestra el título. La posesión y exhibición del título, es lo que determina la legitimidad.

Por ejemplo, se tiene el billete de entrada a un teatro. Lo pierdo, pero sé que plaza tengo en el teatro. Puedo exigir el cumplimiento del derecho, y el de la entrada me lo permite. Si me encuentro la entrada por la calle y voy también lo puedo usar el de la entrada me tiene que dejar porque estoy exhibiendo el billete.

Los títulos valor pueden ser al portador, el que tiene derecho a reclamar es quien lo tiene. El que tiene que cumplir es el que lo firma. También pueden ser nominativamente. En el transporte aéreo son nominativos.

En las mercancías suelen ser al portador, de hecho, ahí hablamos de carta de porte y con el equipaje se llama (la pegatina).

El título valor es de legitimación. La legitimación activa es quien tiene la carta de porte y la exhibe. En mercancías hay un título de tradición, es decir, de entrega, de cómo se transmite la propiedad. Tener la carta de porte es tener en tu poder la mercancía. Así que puedo negociar (la venta) con la mercancía mientras se está transportando.

Para reclamar no basta con el billete de transporte, con el equipaje necesito la pegatina.

Los títulos valor, en ambos casos son documentos probatorios del contrato de transporte, sirven para probar que el transporte se ha celebrado. Los textos internacionales exigen muy pocas menciones obligatorias. Solo necesitan el transportista, punto de origen y punto de destino.

En la LNA ART 92 hay más menciones. Pero es más fácil decir que el contrato de transporte se produjo.

No es imprescindible en el contrato de transporte de personas, aunque se reconoce el derecho de las partes a exigírselo mutuamente.

Si el billete se pierde, ni en personas ni en mercancías se ha perdido todo, de hecho, en ambas está prevista la obligación del transportista de volver a emitir el billete.

Los títulos de legitimación facilitan el cumplimiento, especialmente en las mercancías.

DERECHOS Y OBLIGACIONES DERIVADOS DEL CONTRATO

- **CONTENIDO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO**

Nos vamos a centrar en dos cosas, obligación y derecho y del incumplimiento de esas obligaciones y derechos. Vamos a atender al contrato de transporte aéreo de mercancías y de personas.

CARGADOR

- **OBLIGACIONES DEL CARGADOR:**

- Pagar el precio o porte. También podemos encontrarlos como flete. Se paga al transportista.
 - A portes pagados es porque el propio transporte se hace en el origen.
 - Si es transporte debido, es porque se carga la cosa transportada y se hace a destino pagado.
- Si hay gastos en el transporte no previstos, este tiene que hacerse cargo de estos gastos adicionales.
- Tiene la obligación de reclamar rápidamente cualquier daño que sufra la mercancía durante el transporte. Se denomina “levantar protesta” o “protestar”. Si no lo hace con rapidez, pierde los derechos a reclamar.

La entrega no es obligación del cargador, sino que es lo que perfecciona el contrato.

- **DERECHOS DEL CARGADOR:**

Un derecho es reclamar en destino la cosa transportada. Es lo que se llama un derecho de disposición, que es poder comunicar al transportista que cambia alguna de las condiciones del transporte, como el destino, la persona del destinatario... Tiene el poder de disposición del transporte.

Contenido	T. Cosas / Mercancías	T. Equipaje
A) Obligaciones del Cargador	<ul style="list-style-type: none">○ ¿Entrega de la cosa?○ Pago del precio (portes pagados o debidos) + gastos○ <i>Carga</i> de reclamar para conservar sus acciones	<ul style="list-style-type: none">○ Conservar el talón (art. 99) o probar su personalidad○ Deber de celeridad (PRI)
B) Derechos del Cargador	<ul style="list-style-type: none">○ Derecho de disposición hasta el momento de entrega al destinatario (que no es parte contractual) (112 LNA)○ Entrega en destino	<ul style="list-style-type: none">○ Desistir en los mismos términos.

PORTEADOR o TRANSPORTISTA

- **OBLIGACIONES**

- ART 102 de LNA: Expedir carta de porte (sobre todo si se lo requiere el cargador). Facilita, pero la pérdida no implica un problema para el contrato de transporte.
- Realizar el transporte pactado con el tiempo, forma y condiciones pactadas.
- Durante el transporte, una de las obligaciones es **custodiar la carga o mercancía desde que está en su poder con la diligencia de un buen empresario**. Mientras esté en mi poder la carga, la tengo que cuidar para que no sufra daños. La diligencia de un buen empresario es que el estándar de la profesión es que cualquiera haría lo mismo en mi situación. Si cumplo soy diligente si no soy negligente.
- **Entregar** la carga o mercancía **a quien me presente la carta de porte** de forma inmediata a la llegada al destino. Si me demoro, se puede estar incumpliendo el contrato. Tengo que hacerlo habiendo cumplido todas las cargas aduaneras.

Si se roba por ejemplo esta carta de porte y el transportista entrega la mercancía y se libera, aunque le haya entregado la mercancía al ladrón porque era el ladrón el que tenía la carta de porte, el transportista se libera igualmente de la carga por legitimación pasiva, ya que si nadie le indica que ha sido robada no es su culpa.

- ART 103 LNA: si se pierde o se demora la carta de porte se dice que se tendrá que expedir un nuevo título.

- **DERECHOS**

- ART 104 LNA: cobrar el precio en el tiempo convenido y en el modo y plazo pactado. Este artículo se puede dar como derogado.
- Derecho a rechazar y negar se a transportar aquella carga que puede poner en peligro la navegación aérea.
- Derecho de retener en prenda (tengo que custodiar y la puedo retener en depósito remunerado, cobrando intereses, durante un plazo de un mes., después del cual me tienen que pagar. Si la mercancía es perecedera se puede reducir el plazo. Si no se paga, se puede sacar a pública subasta) la mercancía transportada cuando no se le pague. A portes debidos.
- ART 106 de la LNA.

Contenido	T. Cosas / Mercancías	T. Equipaje
A) Obligaciones del Transportista	<ul style="list-style-type: none"> ○ Expedición del título-valor (102) (o de copia sustraída/perdida: 103) ○ Transportar en forma y plazo pactado ○ Deber de custodia diligente ○ Entrega en lugar, plazo y forma al portador 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Deber de custodia ○ Expedir talón (sanción)
B) Derechos del Transportista	<ul style="list-style-type: none"> ○ Cobrar el precio (104 LNA, derogado) ○ Dº de retención remunerada (109 LNA) x un mes máx. , avisando al remitente ○ Derecho a negar el transporte (113 LNA) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Desistir. No entregar equipaje si no hay talón ○ Pública subasta equip. no reclamados (art.100)

Normalmente quien alega tiene que probar (que tiene razón en lo que reclama). La negligencia o la culpa debe probarse. En determinadas circunstancias la ley invierte la carga de la prueba. En este caso el que exigir un nivel de culpa leve puede no ser beneficioso (la proporción de que haya que pagar o llegar a juicio es muy alta).

- **Responsabilidad por incumplimiento contractual**

Contenido	Transporte de Cosas/Mercancías	
	Transporte de Equipaje	
Responsabilidad por incumplimiento contractual y por daños (Montreal y Reg. UE 889/2002 modificando 2027/1997)	Transporte Nacional	Transporte Internacional
	<ul style="list-style-type: none"> • El destinatario ha de protestar y constar en el talón (art. 111 LNA) y formalizar en 8 días. • Responsabilidad por incumplimiento de obligaciones. <ul style="list-style-type: none"> ○ Custodia: responder por cualquier daño que sufran mercancías, desde que las recogen hasta que las entregan en destino (art. 108 LNA) ○ Depósito (art. 109 LNA) • Avería o pérdida (destrucción) 17 DEG por kg. • No responde si el empresario prueba naturaleza o vicio propio de las cosas (art. 108) o si FM (art. 106 LNA) • Sí responde por cambios de itinerario (art. 105 LNA) 	<ul style="list-style-type: none"> • Art. 22 Montreal: destrucción o pérdida: 17 DEG por kg. • Igual retraso, pero con límite de 4150 DEG • No hay responsabilidad si el empresario prueba: <ul style="list-style-type: none"> ○ Su diligencia o la de sus empleados, o que les fue imposible evitar daño (art. 19 Montreal) ○ Negligencia de quien reclame (art. 20 Montreal) ○ Defectos de embalaje, carga, guerra o conflicto o acto de autoridad (art. 18 Montreal) • Reclamar en margen de 21 días en el caso de retraso o 7-14 días para demás casos. (Montreal distinto a Varsovia)

DEG: Derecho Especial de Giro (SDR: Special Drawing Rights). Es una unidad monetaria.

Notas:

- El destinatario también ha de protestar en el mismo informe del porte cuando recibe el bien en caso de daño.
- Si el transportista entrega la cosa en el destino y no se realiza ningún protesto en la carta de porte, la presunción se presume que el transporte se ha hecho correctamente y no hay responsabilidad que pedir, es decir que las mercancías han sido entregadas en buen estado.
- El protesto debe formalizarse por escrito, y, además, debe hacerse en pocos días, (8 días desde la entrega en cualquier caso). En el Convenio de Montreal son 14 días para mercancías. Para equipaje facturado son 7 días.

Lo que yo he entendido es que los 14 días es para formalizar el protesto, mientras que los 8 días son para hacer el protesto. Diferencia entre hacer y formalizar.

- *El cargador es el que puede reclamar al transportista. Más tarde entra la figura del destinatario con el tema del protesto, etc.*

Art 105-114 LNA Daños contractuales

Lo que hace la ley del transporte de mercancías es presumir que cuando una mercancía llega con daños, el transportista ha incumplido su deber de custodia, que, por lo tanto, no ha ejecutado el contrato de una forma diligente. Por tanto, falta de diligencia, incumplimiento del deber de custodia y daño.

Lo que la ley dice es:

- Si la mercancías llega con daño y hay daño, presumimos que el transportista no ha sido diligente y por lo tanto responde por esos daños.
- ¿De qué daños responde? (en cualquier caso para operaciones de vuelo, embarque y desembarque)
 - **Daños en general/Avería**
 - **Pérdida.** Aquí no es solo que la mercancía no llegue al destino si no que a veces se considera pérdida un bien entregado fuera de plazo excesivo e inadmisibile.
 - **Retraso.** El retraso se regula de manera reticente (a regaña dientes).

Cada uno de los casos anteriores se regula con alguna diferencia.

El transportista internacional se libra de todo esto si puede demostrar que el daño es culpa de la otra parte, del que le reclama.

- **¿De qué daños responde? (en la LNA)**
 - Echazón de la mercancía por la borda.
 - Por seguridad de la aeronave
 - Cuando se haya pactado un itinerario aéreo determinado en la carta de porte y se incumpla.
 - El depósito en posesión del transportista. Es decir, cuando yo entrego la mercancía para que la transporte iberia, iberia no la sube directamente al avión, si no que está a lo mejor un par de días en el depósito/almacén, por tanto, si sufre daños durante ese tiempo en el depósito también debe el transportista responde ante estos daños.

Cuando hablamos de daños debe haber obligatoriamente daños reales que puedan demostrarse y cuantificarse patrimonialmente. Los daños hipotéticos, probables, morales, etc. es muy difícil que se reconozcan como daños y se cubran.

Por otra parte, debe demostrarse la relación causa-efecto. La causa de los daños. Es decir, tiene que poder demostrarse que el daño que se ha provocado ha surgido por el incumplimiento de los puntos anteriores.

Entra en juego la negligencia. Es necesario probar la negligencia ante la ley o por lo menos establecer la responsabilidad en la relación causa efecto de los daños. Como hay veces que muy complicado demostrar la negligencia, la ley permite dar por presunta la negligencia de manera objetiva (**responsabilidad objetiva**). Por lo

tanto, el que incumple debe responder. Otras veces la ley presume que hay negligencia y que si la ley llega con daños es por negligencia.

Quien reclama tiene la carga de la prueba, es decir, el que reclama un daño tiene que probar la negligencia del que ha causado el daño.

- **Excepciones en las que el transportista no tiene que ser el que responde a los daños (Art 106,108 LNA):**
 - Cuando el daño era consecuencia de la propia naturaleza o vicio de las cosas.
 - Si el embalaje es inadecuado.
 - Si el daño tiene su causa en un conflicto armado (transporte internacional)(Montreal)
 - Si los daños se han producido mientras la mercancía estaba en servicio de los agentes aduaneros. (Montreal).
 - Por razones meteorológicas que afecten a la seguridad y exijan deshacerse de la mercancía por la borda.
- **Regulaciones del retraso del convenio de Montreal:**
 - El retraso se regula de manera reticente. Es decir, hay discrepancias en cuanto al reconocimiento y asignación de responsabilidades en cuanto al retraso.
 - Permite que el transportista pueda demostrar que fue diligente y por eso el retraso.
 - El Art. 19 dice que no basta con demostrar que tú como transportista fuiste diligente si no que hace falta demostrar que la culpa fue de la otra parte, del que reclama.

¿EN QUÉ CONSISTE ESTA RESPONSABILIDAD?

En general se reconocen por pérdida y avería 17 derechos especiales de giro (DEG) por kilo de peso bruto salvo declaración previa de valor. El DEG es una unidad de medida que agrupa diferentes monedas (unidad monetaria).

Cuando lo que vas a transportar es de gran valor debe hacerse una declaración previa del valor de la mercancía para que sirva como prueba si después pasa algo.

El equipaje facturado son 1000 derechos especiales de giro y en transporte nacional hasta el límite del valor del transporte.

En general, en vuelos nacionales, la responsabilidad por avería, pérdida o retraso es el siguiente:

- 17 derechos especiales de giro (D.E.G) * kg (es una medida del banco mundial que tiene en cuenta distintas divisas) salvo que en el momento de cargarlo hagas una declaración de valor. Una declaración de valor conlleva un pago adicional.
- Por retraso se paga hasta el precio de transporte, no del billete.

CONTRATO DE TRANSPORTE DE PERSONAS/PASAJEROS

La peculiaridad de este contrato es que el contratante también es el objeto del transporte, y claro, como hay una persona que hay que transportarla y que además no se está quieta, esto va a condicionar el contrato.

CONTENIDO	TRANSPORTE DE PASAJEROS
Obligaciones del pasajero	<ul style="list-style-type: none">• Pagar el precio pactado (ver especialidad de transporte sucesivo) y gastos adicionales• Además, en segundo lugar, tiene la obligación de pagar todos los gastos que no estén previstos o en el contrato o en la legislación aplicable en el transcurso del viaje.• Facilitar cumplimiento del contrato de transporte (retraso en el embarque). Esto implica presentarse a la hora prefijada en el mostrados de facturación. Y si no te presentas a la hora prefijada estás incumpliendo el contrato. El transportista tendrá derecho a anular u plaza y no tendrá que devolverte nada. Si el contrato no dice otra cosa, por norma general se establecen 45 minuto.• Obedecer desembarque (cláusulas de retorno)• Facilitar la navegación aérea y su seguridad. Esto se hace siguiendo las instrucciones de su personal. Pero no solo durante el vuelo, también durante el embarque y desembarque. Voluntariamente asume la renuncia a sus derechos constitucionales. Sigue las órdenes del empresario y pierde el derecho de reunión, deambulación, de tránsito, de manifestación... Es una consideración de delito.• Cumplir las reglamentaciones o requisitos de entrada de los países.
Derechos del pasajero	<ul style="list-style-type: none">• Impresión del billete como artículo de legitimación. Es decir, exigir la expedición del billete o copia por pérdida.• ART 95 LNA. Se regulará según el desarrollo reglamentario. Es el RD 2047/1981 que establece que el pasajero tiene derecho de desistir del contrato y reclamar la devolución del precio si lo hace con una antelación mínima. Además, ese reglamento establece que, si es después de 24 horas, solo se podrá hacer un descuento máximo del 20% salvo que se den una serie de circunstancias que están recogidas en el reglamento. El derecho a desistir existe cuando se hace son suficiente antelación.• En trayectos cerrados y cuando haya escalas comerciales, que las realice la misma compañía y si la legislación del aeropuerto lo decide, tengo derecho en los billetes normales.• Derecho de consumo, pero son inferiores a los que va a prever la propia legislación.• Derecho de opción entre reembolso o finalización del viaje si se interrumpe (ya ha tenido que iniciarse) el vuelo (art. 94 LNA) (solo si es un trayecto nacional). Derecho a que me devuelvan la cuantía de lo que me queda de viaje o a un medio de transporte alternativo.• Derecho a ser indemnizado en caso de overbooking.• Stop-Over: Derecho a pernoctar en las escalas pactadas que consten en el billete en una ruta internacional siempre que la escala sea distinta al país de origen y de destino, todo el vuelo lo haga la misma compañía aérea, y el país de pernocta lo permita.• Información consumidor

CONTENIDO	TRANSPORTE DE PASAJEROS
Obligaciones del Transportista	<ul style="list-style-type: none"> • Pedir el billete, con todas las menciones mínimas que establece la LNA. • Expedición del título-valor o copia con todas las menciones • Transportar pasajeros: Llegada puede variar (si hay escalas) y equipaje de mano o facturado cuando se celebre este contrato. • Realizar vuelo conforme al pacto desde el origen pactado. • Stop-over • Transportar equipaje de mano o facturado, según acordado. • Gastos de manutención por interrupción del vuelo. • Asumir todos los gastos que deriven de cualquier interrupción del vuelo (hotel, manutención). • Tiene que realizar el vuelo en las condiciones y tiempo pactado. Si en el billete se dice que se tiene que hacer una escala se tiene que hacer. • Tiene que realizar el transporte en unas condiciones dignas mínimas.
Derechos del Transportista	<ul style="list-style-type: none"> • Recibir el precio pactado. • Art 96 LNA. El transportista queda facultado a excluir del transporte a aquellos pasajeros y su equipaje que puedan suponer un peligro para la seguridad o buen régimen de la aeronave por causa de enfermedad u otras causas. Es un derecho de admisión que ha de justificarse. <p>Hay un reglamento de la UE (1107/2006) que recoge los derechos y obligaciones de los discapacitados y que va en contra de las aerolíneas y los aeropuertos.</p>

Pregunta examen: ¿Puede un pasajero reclamar una indemnización mayor a la del límite máximo?

Si, siempre que el propio empresario no puede excluir su culpa o negligencia. ¿Cuáles son los límites? En caso de muerte son cien mil DEG, la compañía aérea no responde por más si demuestra la ausencia de culpa (es difícil). La LNA establece límites distintos, cosa que Montreal no hace. En caso de muerte o daños personales. La LNA establece límites distintos, cosa que Montreal no hace. Si tengo una incapacidad permanente que supera ese valor, quiero que apliquen Montreal antes que la LNA. Hay un límite de 1000 DEG por equipaje facturado, salvo que haya una declaración de valor en cuyo caso el daño límite será mayor. Para equipaje de mano serán 17 DEG por kg. O 500 DEG por unidad para equipajes facturados o de mano. Período de reclamación de 10 días (art. 24 LNA).

REGLAMENTO 261/2004. INCUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES Y DERECHOS.

En este reglamento se quita la necesidad de probar el daño ni el coste imperativo. Da por hecho de que cuando se han producido los eventos que considera (cancelación; gran retraso; denegación de embarque y cambio de clase) ya se supone que ha habido un daño. Establece objetivamente el daño que corresponde a esos supuestos. Simplemente hay que demostrar que se han producido tal hecho.

Cuando no hay daños materiales es muy difícil conseguir una indemnización. Los daños morales es más apropiado hablar de ellos en accidentes.

Se trata de una norma que establece un régimen de responsabilidad objetiva que por lo tanto no exige probar ni la culpa ni la negligencia del transportista.

Nota: Una cosa es el incumplimiento del contrato de transporte aéreo y otra cosa son los accidentes. En ambos casos hay daños que son contractuales. Los daños durante el contrato de transporte están previstos en una norma RD UE 261/2004, son dados normales para la ejecución del contrato de transporte aéreo. Los daños por accidentes también son contractuales, pero se regulan de una norma diferente, son daños infrecuentes y exigen una regulación especial. Es la misma tanto para el transporte de personas como el de mercancías.

Se va a aplicar en los vuelos regulares como a los no regulares (vuelo chárter, no hay contrato de transporte. El transportista responde ante terceros.)

Se aplica siempre a cualquier vuelo que salga en un aeropuerto de territorio comunitario.

El reglamento 261/2004 Reconoce la responsabilidad objetiva (que el transportista responde aunque haya sido diligente, tenga culpa o no responde objetivamente de los daños) del empresario. En el derecho mercantil, la responsabilidad que asume un empresario es la responsabilidad del contrato. La responsabilidad por incumplir el contrato implica lo siguiente. **En el reglamento 261 lo único que tengo que probar es que se han producido cierto hechos, incidentes que además están dentro de lo previsible, que son:**

- El retraso
- La cancelación
- La negación de embarque u overbooking.

Nota: fuera del reglamento 261/2004, es decir, en otros casos hay que demostrar y probar lo siguiente:

- Que haya daño.
- Que exista una relación de causa efecto y que haya daños.
- Que exista culpa y negligencia. Que se le puedan imputar esos daños y asuma los costes debido al incumplimiento. Tiene que haber una causa para que se asuman esos costes, tengo que demostrar que su comportamiento es inaceptable (tiene que ser algo que esté fuera del estándar). En ocasiones no hay que probar la culpa y la negligencia.

La culpa viene dada por el estándar en esa rama mercantil. ¿Cualquier otro empresario de esta rama en las mismas condiciones hubiera hecho lo mismo? Se exige más riesgo para responder.

Si no hay contrato, y alguien en su actividad causa daños a otro, que sea tercero. (Ejemplo del camión). Eso es una responsabilidad extracontractual, para tener que responder se exige menos culpa, porque el tercero no ha asumido ningún riesgo.

- **Ámbito de aplicación del reglamento 261/2004:**
 - Se aplica a los incumplimientos de ellos vuelos que cumplan las siguientes condiciones:
 - Vuelos
 - Regulares
 - No regulares
 - Y que partan (punto de origen) de:
 - Aeropuerto en territorio comunitario
 - Aeropuerto extracomunitario (sin asistencia y beneficios o compensación por estos supuestos de hecho) pero viajando con un transportista comunitario y distinto al territorio de la comunidad.
 - No se exige que sean equiparables.
- **Reglas Generales del reglamento 261/2004:**
 - El pago de los derechos del reglamento no impide:
 - El derecho de los pasajeros a solicitar una indemnización de la que se deducirá lo cobrado, salvo en el supuesto de renuncia voluntaria (por overbooking)
 - Ni que el transportista o un tercero ejerzan los derechos que le corresponden.
 - Los viajes combinados también se protegen por este reglamento, salvo que la cancelación de algún tramo sea voluntaria
 - Sobre el empresario aéreo pesa un deber de información a los pasajeros que está presente en todo el reglamento, tiene que
 - Avisar en mostrador y de forma visible: “en caso de denegación de embarque, cancelación o retraso de más de 2h solicite el texto donde están sus derechos en especial su derecho a compensación y asistencia”
 - Y, si sucede, entregar a cada pasajero afectado un impreso con todas las normas del Reglamento, así como la dirección del organismo nacional encargado de velar por el.
 - Toda cláusula que restrinja o niegue los derechos del pasajero (o cualquier pago inferior a lo que tiene derecho) se entenderá como no puesta y el pasajero tendrá derecho a reclamar.

RESPONSABILIDAD AÉREA

La responsabilidad va a ser objetiva, ni siquiera se va a exigir que haya daño. El empresario aéreo responde con que solo haya un contrato de transporte aéreo y que ha habido un retraso, overbooking o cancelación. No se necesita demostrar la culpa.

Antes del reglamento comunitario, estaban los convenios internacionales, pero trataban estas materias con normas muy leves y se tenían que demostrar los daños. Muchas veces, dependía del juez que tratara el caso. Era muy difícil demostrar el daño.

El reglamento, da por hecho que hay un daño (abstracto) y dice que la cancelación, retraso o overbooking dan lugar a una cuantía X de dinero.

Establece normas comunes en los artículos 8, 9.1 y 9.2. El artículo 7 regula la compensación económica. Y el art 4 habla de embarque, 5 de cancelación y 6 de retraso.

- El ART 8 establece un derecho de opción, el pasajero puede optar entre elegir o bien:
 - Un vuelo de vuelta al primer punto de partida lo más rápidamente posible, y si procede, el reembolso del trayecto no realizado. Se establece un reembolso inmediato.
 - O si sigo interesado en llegar al lugar de destino elijo en que medio de transporte alternativo puedo ir.
 - Puedo ir al destino final, pero en una fecha posterior.

Si el destino no es el aeropuerto no es el inicialmente previsto, la compañía aérea asume ese coste.

- El ART 9 se divide en 2:
 - Derecho a reclamar comida y bebida suficiente para el tiempo en que se esté.
 - Alojamiento en el hotel si necesita pernoctar una noche.
 - Traslados entre hotel y alojamiento.
- Art. 9.2
 - 2 llamadas de teléfono, fax o correo electrónico.

Tabla resumen de las consecuencias comunes de la responsabilidad aérea.

Artículo 8		
Elección del pasajero, puede entre:		
Vuelo de vuelta al primer punto de partida lo más rápidamente posible (y, si procede, reembolso del trayecto no realizado en 7 días de forma inmediata)	Transporte al destino final en condiciones de transporte comparable lo más rápidamente posible	Igual al anterior, pero en una fecha posterior, a elección del pasajero y si hay asientos disponibles.
Artículo 9.1	Artículo 9.2	Artículo 7
El transportista tendrá que ofrecer de forma gratuita: (a) Comida y refrescos (b) Alojamiento en hotel si el pasajero necesita pernoctar (c) Traslados entre aeropuertos y alojamientos	Llamadas telefónicas	Compensación económica: como se regula para la denegación de embarque

- **Artículo 7 (desarrollado)**

LA CANCELACIÓN

Si hay una cancelación del vuelo, el pasajero elige según el artículo 8. Además, del derecho de asistencia en el artículo 9. Se tiene reconocido el derecho de compensación, ese derecho, es en el que me dan dinero, pero al ser cancelación se puede reducir o anular, si la compañía informa al pasajero con antelación necesaria de que va a haber una cancelación. Esa antelación necesaria está regulada, se tiene que:

- Informar de la cancelación al menos con dos semanas de antelación respecto de la hora de salida prevista o,
- Entre 2 semanas y 7 días y un transporte alternativo que les permita salir con no más de dos horas de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de cuatro horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista.
- Se les informe de la cancelación con menos de siete días de antelación con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca tomar otro vuelo que les permita salir con no más de una hora de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de dos horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista.

Siempre que se informe a los pasajeros de la cancelación, deberá darse una explicación relativa a los posibles transportes alternativos.

La carga de la prueba de haber informado al pasajero de la cancelación del vuelo, así como del momento en que se le ha informado, corresponderá al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo.

Un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no está obligado a pagar una compensación conforme al artículo 7 si puede probar que la cancelación se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables.

Puede evitarlo si prueba que las causas de la cancelación son extraordinarias que no podría haber evitado con medidas razonables.

Circunstancias extraordinarias son, por ejemplo, la nube de cenizas de Islandia, pero una huelga no es una circunstancia extraordinaria. No se puede extrapolar un conflicto interno a los pasajeros. Las huelgas de los controladores tampoco son circunstancias extraordinarias.

El reglamento establece que cuando hubiera falta de información, la carga de demostrarlo es de la compañía. Normalmente quien alega tiene que probar.

Cancelación			
<ul style="list-style-type: none">• Derecho de elección del art. 8 (incluido el reembolso)• Asistencia del art. 9 (alojamiento solo si se ofrece un transporte alternativo)	Derecho a compensación (igual que el overbooking del art. 7) Salvo que haya sido informado con antelación suficiente o se ofrezcan las siguientes alternativas:	<ul style="list-style-type: none">• Se le informa de la cancelación doce semanas desde la hora de salida prevista.	
		<ul style="list-style-type: none">• Se le informa con antelación respecto a la salida de entre 2 semanas y 7 días	<ul style="list-style-type: none">• Se le ofrece transporte alternativo que salga con no más de 2 horas de adelanto y llegue con menos de 4 horas de retraso
		<ul style="list-style-type: none">• Se le informa con menos de 7 días respecto de la hora de salida	<ul style="list-style-type: none">• Se le ofrece transporte alternativo que salga con no más de 1 hora de adelanto y llegue con menos de 2 horas de retraso.
No habrá derecho de compensación si el transportista prueba que las causas de la cancelación son <i>circunstancias extraordinarias</i> que no se podrían haber evitado con medidas razonables.			

RETRASO

Solo está incluido en el transporte interno, en el internacional, la compañía se podría librar. Si se considera que hay retraso, tendrá derecho al art 9.

El retraso del vuelo solo da derecho al pasajero cuando se trate de un gran retraso (solo hay retraso de duración determinada). Se incluye como un incumplimiento, pero solo hay cuando se realice un gran retraso de más de:

- 2 h o + en vuelos de 1500 km (incluidos).
- 3 h o + para intracomunitarios de más de 1500km.
- 3 h o + para vuelos extracomunitarios entre 1500 y 3500 km
- 4 h o + para todos los demás vuelos

Solo entonces el pasajero tendrá los siguientes derechos:

- Derecho de asistencia en los términos del ART 9 (apartados 1 y 2).
- Derecho de alojamiento y traslado.
- Tendrá derecho a la atención según el ART 8 cuando se trate de un retraso superior a las 5 horas.
- Desde la doctrina *surgeon* se interpreta que el derecho de compensación del artículo 7 se tiene que aplicar a los grandes retrasos y en las condiciones de las cancelaciones.

“En cualquier caso se ofrecerá asistencia dentro de los límites de tiempo establecidos más arriba con respecto a cada tramo de distancia”

El reglamento 889/2002 lo hemos visto en transporte de equipajes y se da en el tema de accidentes, pero también completa la normativa de los retrasos.

Establece que además de que si ese retraso provocase un daño, que el pasajero pruebe (regulación antigua, ya no se necesita daño).

Podrá solicitar 4150 DEG como máximo si el pasajero prueba el daño. Pero este daño depende de cumplimiento del reglamento 261/2004

Además, entonces, el empresario se exonera de esta responsabilidad por retraso si prueba diligencia suya o de sus empleados, o que les fue posible evitarlo (ART 19 Montreal) Por eso, el límite de 4150 DEG no se aplica si el pasajero prueba el dolo o temeridad grave del empresario (art 22.5 Montreal)

Además, el empresario se exonera o limita su responsabilidad si prueba culpa total o parcial del pasajero (ART 20 Montreal)

Tabla resumen RETRASO

Hay GRAN retraso si el vuelo se retrasa un mínimo de: <ul style="list-style-type: none">• 2 horas o más en vuelos de hasta 1500 km (incluido)• 3 horas o más para intracomunitarios de más de 1500km• Tres horas o más para extracomunitarios de entre 1500-3500km• Cuatro horas o más para todos los demás vuelos	<ul style="list-style-type: none">• Asistencia en los términos del art. 9 (ap. 1ª y 2)• Alojamiento y traslados (9.1.b y 9.1.c) si “el retraso implica salir como mínimo al día siguiente a la hora previamente anunciada” le ofrece un transporte alternativo• Opción del art. 8.1 cuando se trate de un retraso superior a 5 horas.	<ul style="list-style-type: none">• Derecho a una compensación (igual que en overbooking del art. 7) <p>La doctrina Surgeon ha reconocido el Derecho de Compensación del art. 7 a los grandes retrasos y en las condiciones de las cancelaciones.</p>
El Reglamento 889/2002 limita la indemnización máxima por retraso: 4150 DEG y siempre que el pasajero pruebe el daño (pero en los términos del Reglamento 261/2004).		
Además, el empresario se exonera si prueba su diligencia o la de sus empleados, o que les fue imposible evitarlo (igual 19 Montreal) Por eso, el límite de 4150 DEG (SDR) no se aplica si el pasajero prueba su dolo o temeridad grave (art. 22.5 Montreal)		
También se exonera o reduce su responsabilidad si prueba culpa total o parcial del pasajero (art. 20 Montreal)		

Problema de como compaginar el EU 261/2004 con el reglamento de mercancías y equipajes (889/2002). El retraso tiene una regulación caótica al mezclar dos reglamentos. El problema es que las compañías aéreas dicen que hay retraso para evitar decir que hay cancelaciones.

OVERBOOKING

Cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo prevea que tendrá que denegar el embarque en un vuelo, deberá, en primer lugar, pedir que se presenten voluntarios que renuncien a sus reservas a cambio de determinados beneficios, en las condiciones que acuerden el pasajero interesado y el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo. Los voluntarios recibirán asistencia de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8, además de los beneficios mencionados en este apartado.

En caso de que el número de voluntarios no sea suficiente para que los restantes pasajeros con reservas puedan ser embarcados en dicho vuelo, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo podrá denegar el embarque a los pasajeros contra la voluntad de éstos.

En caso de que deniegue el embarque a los pasajeros contra la voluntad de éstos, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo deberá compensarles inmediatamente de conformidad con el artículo 7 y prestarles asistencia de conformidad con los artículos 8 y 9.

Solicitud de voluntarios (renuncia a su reserva a cambio de otros beneficios, estos voluntarios tienen derecho a asistencia del art 8) o elección por la compañía. Estos perjudicados forzosos tendrán derecho a:

- **Compensación inmediata**, a abonar en metálico, cheque o transferencia y solo si el pasajero lo permite, en bonos de viaje o servicios de:
 - 250€ para vuelos de menos de 1500km.
 - 400€ para vuelos intracomunitarios de más de 1500km.
 - 400€ para vuelos extracomunitarios entre 1500 y 3500 km.
 - 600€ para los demás.
- Con la reducción al 50% si se le ofrece un vuelo que no llegue respecto a la hora prevista de llegada con un retraso de:
 - 2 h para todos los vuelos de hasta 1500km
 - 3 h para los vuelos intracomunitarios de más de 1500km
 - 3 h para los extracomunitarios 1500 a 3500km
 - 4 hora para los demás

El pasajero podrá exigir los derechos de los art 8 y 9.

Denegación de embarque u Overbooking			
Solicitud de voluntarios (renuncia a la reserva a cambio de beneficios)	Si no, selección de la empresa. Los elegidos tendrán derecho a:	Compensación inmediata (metálico, cheque, o transferencia, bonos)	Con reducción del 50% si se le ofrece un vuelo que no llegue, respecto a la hora prevista de llegada, con un retraso de:
Derecho a la asistencia de ellos arts. 8 y 9 (en cualquier caso)	<ul style="list-style-type: none">• 250€ para vuelos de menos de 1500km• 400 € para vuelos intracomunitarios de más de 1500	<ul style="list-style-type: none">• Dos horas para todos los vuelos de hasta 1500km• Tres horas para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1500km	

- Transporte alternativo	• 400€ para vuelos extracomunitarios entre 1500 y 3500km	• Tres horas para todos los vuelos extracomunitarios de entre 1500 y 3500km
- Manutención	• 600€ para los demás	• y 4 horas para todos los demás.

CAMBIO DE CLASE DE VIAJE

- A una superior no da derecho a exigir nada por incumplimiento del contrato al transportista.
- A una clase inferior, indemnización inmediata en menos de 7 días:
 - 30% del precio del billete si el vuelo es hasta 1500km
 - 50% para vuelos intracomunitarios de más de 1500km
 - 75% para vuelos intracomunitarios entre UE y territorios franceses de ultramar
 - 50% para vuelos extracomunitarios de entre 1500 y 3500km
 - 75% para vuelos extracomunitarios de más de 3500km

LA RESPONSABILIDAD DEL EMPRESARIO AÉREO POR CAUSA DE ACCIDENTE

Nota: A veces bastará la culpa leve para poder pedirle al culpable que cubra los daños y a veces habrá que demostrar que la causa es grave.

APROXIMACIÓN HISTÓRICA Y PERSPECTIVAS LEGISLATIVAS EN LA UE Y EN EL ÁMBITO INTERNACIONAL

El Convenio de Varsovia (1929) es el primero de los grandes convenios conocidos del transporte aéreo. La LNA (1960) se basa en el Convenio de Varsovia, coincidiendo en gran parte su texto original (en los aspectos de derecho privado). El Convenio de Varsovia permitió acercar las normas de distintos países, en este caso sobre la **responsabilidad por accidente**.

La responsabilidad por accidente habla sobre todo de responsabilidad contractual, durante la ejecución del contrato hay daños a una de las partes que han firmado el contrato. Pero estos daños son grandes y esto les hace especiales frente al resto de daños. Son imprevisibles y son pocos habituales.

El riesgo al principio de la navegación aérea era muy grande y ha ido disminuyendo. Pero parece que, con las amenazas terroristas, estos riesgos están volviendo a aumentar

Tiene una regulación especial

- Historia de la responsabilidad del transportista aéreo durante el siglo XX:
 - **Convenio Internacional de Varsovia de 12 de octubre de 1929.** Permite a los empresarios desarrollar su actividad empresarial. Aporta unas normas comunes a todos los países firmantes (origen y destino en países miembros) reconociendo por primera vez la responsabilidad del empresario aéreo. Al mismo tiempo, limitaba su responsabilidad. Este convenio NO regula todos los aspectos del contrato de transporte, ya que su finalidad era fomentar que el transporte aéreo se desarrollara dando unas pautas mínimas comunes en lo relacionado con la responsabilidad, de este modo ayudó a homogeneizar las legislaciones sobre transporte aéreo. Pero además, velaba por las compañías aéreas, ya que estableció un límite a la responsabilidad del empresario aéreo.

Pautas comunes: responde por los daños que pueda provocar el transporte.

Concretamente, en el **Art 20** se establecía que los empresarios solo iban a responder por accidente hasta la cantidad de 125.000 francos Poincaré que se regía según el oro. Si estos conseguían probar que habían sido todo lo diligentes posibles, no tenían que responder ante ningún accidente.” Para hacer esto el transportista debía incluir en el billete que ese transporte aéreo se realizaba bajo el convenio de Varsovia, si no se ponía esta información no podía beneficiarse del límite establecido en el convenio.

España lo firmó en el 1930, y lo sacó en la Gaceta de Madrid en 1931. (Derecho propio desde 1931). Ese convenio, sufrió muchas modificaciones, y concretamente, en 1955 se da el Protocolo de la Haya. Fue utilizado por España en 1960 para la redacción de la LNA.

- **Protocolo de la Haya de 28 de septiembre de 1955.** Es en sí mismo otro convenio internacional. Se sube a 250000 francos Poincaré. España lo firmo en 1965 y lo publicó en el 1973. En 1975 la medida se cambió por el convenio de Montreal de 1975 de francos Poincaré a DEG y concretamente a 100.000 de la nueva medida. EE.UU denunció el Convenio de Varsovia en 1965 y también el de la Haya. A cambio, lo intentó sustituir al año siguiente (1966) entre la CAB, IATA y las líneas aéreas

extranjeras que operaban en EE.UU. De este modo EEUU impuso a todas las compañías aéreas la firma de este convenio privado y con esto EEUU volvió a entrar en la Haya y Varsovia.

Lo hizo porque quería elevar la responsabilidad por accidente en 100.000 \$ y en general quería que las líneas aéreas internacionales admitieran una mayor responsabilidad por accidente y que renunciassen al art 20 de Varsovia que decía el transportista no será responsable si prueba que él y sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño. Ese rechazo de sistema normativo tuvo un efecto dominó, porque Varsovia empieza a perder valor.

- **Ruptura del convenio y pactos privados.** Crisis con las aerolíneas y se convocó para cambiar el Convenio de Varsovia por otro nuevo.
- **Legislación comunitaria: Reglamento 2027/97** y su modificación **889/2002**. Este Reglamento obligó a todos los países miembro de la Unión Europea y hubo una contradicción con los convenios internacionales que la IATA denunció.

Es el que hemos usado en transporte de mercancías. Entra en vigor en mayo de 2002. Aplica Montreal para los países europeos. **No permite a las aerolíneas europeas poder librarse de la responsabilidad de accidentes por la culpa.**

Para intentar callar la crisis provocada por las aerolíneas, la UE decidió hacer el Reglamento 2027/97 y su modificación 889/2002. Es el que hemos usado en transporte de mercancías. Entra en vigor en mayo de 2002, modificándolo para adecuarlo al Convenio de Montreal.

Empieza a aplicar el Convenio de Montreal en el que no se permite a las aerolíneas librarse de la responsabilidad de accidentes por la culpa.

Hubo muchos intentos judiciales de tumbar el reglamento, como por ejemplo Reino Unido dictó la ley para rebatarlo y la IATA impugno la ley británica diciendo que la ley no se podría aplicar porque las aerolíneas inglesas no podían afrontarlo.

Reino Unido suspendió la aplicación de los artículos más conflictivos: pago de anticipos, obligaciones de información y la responsabilidad ilimitada.

Entre 2002 y 2003 se crea un vacío que se seguía manteniendo el convenio de Varsovia.

- **Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999.** Es el sucesor de Varsovia con límites de responsabilidad mayores y novedosos. Entró en vigor en el 2003. Desde que la OACI se empezó a reunir 96, luego el 99 y entra en vigor en el 2003. Necesitaba 30 ratificaciones y entraba en vigor a los 60 días.

REGULACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD POR DAÑOS

- Definición de accidente (texto del equipaje)

Se plantea cual es el ámbito temporal que cubre esa responsabilidad del empresario aéreo. Si durante ese tiempo se produce un accidente, conforme a las normas que veremos. Si no ocurre en ese espacio temporal no responde o no lo hace con las normas que veremos.

Se ha atendido a los tratados internacionales. Tanto el ART 17 de Varsovia y Montreal se cubren los daños producidos en el vuelo, en el embarque y en el desembarque. El problema es interpretar cuando empieza el embarque y cuando el desembarque. También se regula en el artículo 115 de la LNA. (Ejemplo Sentencia Moodle 10282).

Nosotros tenemos que mantener una postura un poco restrictiva, daños ocasionados por el transporte, por tanto, el embarque tiene que relacionarse con ese transporte.

Las tendencias jurisprudenciales suelen proteger a los pasajeros porque se sitúa en una consideración “expos”. Todos los juicios “expos” son arbitrarios. Son juicios a priori (ponernos en la piel del legislador y pensar que se hubiera imaginado esta situación, ¿la hubiera incluido como responsabilidad? Suelen incluir los accidentes **dentro del aeropuerto** que se relacionan con el embarque o desembarque y durante el vuelo.

- **Ámbito de aplicación.**
 - Reglamento UE 2027/1999 conforme la nueva modificación del Reglamento 889/2002.
 - LNA Art. 116 y 117.
 - Para los transportes internacionales no comunitarios: Montreal de 1999. Si en algún caso se aplicase Varsovia (Por ejemplo, para países que no hayan firmado Montreal), sería más restrictivo que Montreal.

Responsabilidad contractual del transportista aéreo derivadas de accidentes frente a los pasajeros y sus bienes

- **Ámbito espacial de la responsabilidad por daños**

La responsabilidad del empresario por daños incluye el vuelo, el embarque y desembarque. La noción de daños incluye no solo los grandes accidentes aéreos sino los pequeños daños personales durante el transcurso del mismos.

- **Art. 1 del Reglamento 2027/1999** conforme la nueva modificación del Rgto 889/2002.
- **Art. 17 Montreal:** se cubren daños producidos en el vuelo, embarque y desembarque o durante las operaciones de despegue y aterrizaje.
- **Art. 115 LNA:** daños que se suceden por acción de la aeronave o como consecuencia de las operaciones de embarque y desembarque.
- **LNA ART 116 y 117.** Solo se utiliza en el transporte interno, pero se ve superado por los reglamentos europeos. Es interesante cuando incorpora medidas adicionales a los reglamentos.

¿Cuándo empieza el embarque y desembarque? en las escaleras del avión, en la puerta de embarque, al entrar en el avión...etc. La respuesta más común es el momento en el que los daños puedan ser imputables por el propio transporte. La interpretación genérica protege al consumidor. Los tribunales españoles interpretan esto de forma muy amplia. El embarque se relaciona con el transporte directamente: cuando el transportista avise que el embarque comienza.

En un caso, una pareja tuvo un accidente en la cinta transportadora mientras se dirigía al avión entre un vuelo y otro (teniéndola que operar en Tokio). En la sentencia (STS 10282), la responsabilidad por accidente es objetiva. Hay una

interpretación más amplia. La legislación aplicable presumía que los empleados actuaban en el ejercicio de sus funciones.

En esta sentencia, hay un párrafo que habla de porque la responsabilidad del empresario aéreo es especial. La responsabilidad por accidente es objetiva. Primeramente, hay que demostrarlo en daño. Los daños, normalmente, son muerte, lesiones y daños materiales (mercancías, equipajes...) También tenemos que demostrar que la conducta que ha producir los daños es del empresario aéreo o de sus empleados. La legislación aplicable presume que los empleados actuaban en el ejercicio de sus funciones.

El tercer elemento, que es una razón para exigir la responsabilidad es lo que cualifica la responsabilidad del empresario aéreo en un accidente. Es lo que varía frente a otros ámbitos de aplicación. La responsabilidad del empresario es objetiva.

SISTEMA DE RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL EN DOS FASES

Al ser objetiva, el empresario responde siempre, sea culpa del empresario o no. Pero se han de ver dos tramos de responsabilidad:

- **1ª FASE:**
 - Se marca un límite cuantitativo. Hasta el límite X es responsabilidad objetiva, y solo tienes que probar los daños y que los haya hecho el empresario. Es una responsabilidad por el riesgo de la actividad. No va a poder exonerarse aun probando la diligencia. Esto difiere con el Convenio de Varsovia. También por caso fortuito (se coló un terrorista en el avión). No puede alegarse falta de negligencia. El ART 20 del Convenio de Montreal, se puede exonerar si la culpa es del pasajero (se puede exonerar de manera parcial o total). Esto lo tiene que probar. Esto, no estaba en el reglamento europeo 2027/1997. La culpa, en ese reglamento, solo se consideraba en el segundo tramo que veremos. Después de la redacción del 2002, se quitaron varios artículos del 2027 y se incorporó un artículo 3 que dijo que se remitían al Convenio de Montreal. En Montreal el empresario responde a no ser que sea culpa del pasajero o de un tercero.
 - El empresario responde siempre. No hay que probar que tuvo culpa, automáticamente deberá resarcir los daños producidos, con independencia de la causa del accidente. Este tramo se refiere a muertes y lesiones corporales, pequeñas o grandes y tiene límites de acuerdo con la gravedad de la situación.
 - Responsabilidad por riesgos (STS 10282).
 - No importa la causa o negligencia del empresario. El pasajero debe probar que existieron daños y también que esos daños se pueden atribuir al transporte.
 - Responde por caso fortuito. No se le puede exonerar con ninguna prueba.
 - Cabe probar la culpa del pasajero en la UE (Art. 20 Convenio Montreal). Se puede exonerar si la culpa, total o parcial es del pasajero (se puede exonerar de manera parcial o total). Esto lo tiene que probar. Que no puedan probarlo no quiere decir que el pasajero no tenga que probar nada, si no al revés, tiene que probar que han surgido daños.

Tiene que probar el daño (Ej. abrió el compartimento de la maleta y se le cayó encima cuando le dijeron que no debía.)

“Si el transportista prueba que la negligencia u otra acción u omisión indebida de la persona que pide indemnización causó el daño o contribuyó a él, el transportista quedará exonerado, total o parcialmente, de su responsabilidad con respecto al reclamante y cuando pida indemnización una persona que no sea el pasajero, en razón de la muerte o lesión de este, el transportista quedará igualmente exonerado en la medida en que pruebe que la negligencia u otra acción u omisión indebida del pasajero causó el daño o contribuyó a él.”

En Varsovia el empresario se puede liberar diciendo que no fue culpa suya, y el Montreal en principio en este tramo el transportista no se puede liberar diciendo que actuó bien. Sin embargo, ahora, sí que probando la culpa del pasajero.

- **2º FASE.**

- Respecto al exceso de daño de esos límites (por muertes o lesiones). Una muerte son 100.000 DEG. Si se dice que la responsabilidad es de 150.000, el empresario solo paga 100.000 (si puede probar su diligencia, si no lo paga entero). De ahí que pueda reducir su responsabilidad probando que fue diligente, que tanto la compañía como sus agentes hicieron todas las medidas necesarias para evitar el perjuicio o que les fue imposible hacerlos. En el supuesto de muerte o lesiones corporales, responsabilidad cuasi objetiva del empresario que podrá eximirse a partir del límite máximo de la responsabilidad objetiva del transportista en función de la naturaleza de los daños.
- En principio, el empresario responde, pero se puede eximir su responsabilidad si prueba ciertas cosas.
 - El empresario podrá eximirse a partir del límite máximo de responder por exceso.
 - Además, del supuesto de culpa del pasajero, también cuando pruebe su falta de diligencia o que el daño se debe en exclusiva a la negligencia/acción/omisión indebida de un tercero.
 - Si el empresario declara culpa del pasajero o de un tercero puede eximirse de su responsabilidad, incluso si prueba que el accidente se produjo sin que el empresario o sus empleados actuaran negligentemente (debe probarlo).
 - ¿Un pasajero podrá reclamar indemnización por encima del límite máximo? Sí siempre que el propio empresario no pueda excluir su culpa o negligencia. Una muerte son 100.000 DEG. Si se dice que la responsabilidad es de 150.000, el empresario solo paga 100.000 (si puede probar su diligencia, si no lo paga entero).
 - En el supuesto de muerte o lesiones corporales, la responsabilidad cuasi objetiva del empresario podrá eximirle a partir del límite máximo de la responsabilidad objetiva del transportista en función de la naturaleza de los daños.

LÍMITE DE LOS DAÑOS

- **Muerte del pasajero**

- 100.000 DEG (Derechos Especiales de Giro) y por encima si la compañía no demuestra la ausencia de su propia diligencia. En Montreal se puede probar la culpa de un 3º de forma exclusiva (**Art 21.2 Montreal**), es decir que el accidente es debidamente total de un tercero. Además de la exoneración por culpa del pasajero (Art 20) Montreal. **Todo daño por muerte es indemnizable.** Si la muerte de valora en 150.000, hay que indemnizar 150.000 y los 50.000 de exceso solo se dejarán de pagar en caso de que el empresario puede probar su **falta de negligencia**.

- **Lesiones corporales**

- La UE solo distingue la muerte de las lesiones personales, para el pago total o parcial. Siguiendo el **Art. 117 LNA:**
 - 100.000 DEG si hay incapacidad total permanente
 - 58.000 DEG si hay incapacidad parcial permanente
 - 29.000 DEG si la incapacidad parcial es temporal.

- **Equipaje facturado y de mano y mercancías**

- Hay una responsabilidad objetiva, pero se establece un límite de 1.000 DEG por equipaje facturado, salvo que haya una declaración de valor, en ese caso el daño limite será mayor.
- En el art. 19 del Convenio de Montreal, el retraso permite exonerarse. El Art. 19 de Montreal dice que por retraso del equipaje de mano o facturado son hasta 1.000 DEG pero dice: el transportista se puede librar si prueba que él o sus dependientes adoptaron todas las medidas que le fueron posibles para evitar el daño. Por tanto, responde salvo que muestre diligencia.
- En el transporte nacional el límite es de 500 DEG por equipaje facturado.

- **Equipaje de mano**

- Hay una responsabilidad por culpa
- En el transporte del equipaje de mano, en el reglamento y en el convenio de Montreal solo se da si se demuestra que había equipaje de mano, y se demuestra la culpa del empresario aéreo, es decir, que va por derecho común. Aquí, también debería responder el empresario aéreo por su negligencia.
- En la LNA dice que se dan 500 DEG por equipajes facturados o de mano. Esto es diferente a lo que dice el reglamento. Pero la técnica que utiliza la LNA es deficiente.

- **Retraso de equipaje:**

- Art. 19 el transportista responde hasta 1.000 DEG por el retraso de equipaje de mano o facturado salvo que pueda demostrar la diligencia. Se responderá por retraso hasta el valor del transporte del equipaje.

NOTA: Art. 19 Montreal El transportista solo responde por retraso hasta 1000 DEG pero podrá liberarse de todo demostrando que el y sus dependientes y agente pusieron todas las medidas que eran razonales para evitar el daño o que les fue imposible ponerlas.

Art. 22 Montreal: Para el retraso de pasajeros el transportista responderá solo si se prueba el daño del retraso y el que alega prueba que el transportista fue negligente porque no tomase todas las medidas razonales para evitar el daño o le fue imposible probar la diligencia. Responderá con un límite de hasta 4.150 DEG en caso de que el pasajero demuestre que el transportista actuó con negligencia

En todo caso para la destrucción, pérdida o avería (daños) en el equipaje **facturado o de mano**, la reclamación deberá ser:

- Por escrito
- Cuanto antes, denuncia rápida
- En un plazo de 7 días en caso de daños al equipaje facturado.
- En un plazo de 21 días para retraso del equipaje. La pérdida puede equipararse al retraso. Si el transportista reconoce que el equipaje se ha perdido, el plazo de tiempo para realizar la denuncia por escrito empieza en el momento en el que el transportista reconoce la pérdida. En caso de que el transportista no reconozca la pérdida, el plazo de 21 días comienza desde el momento en que el equipaje debiera habido llegar.
- Para transportes nacionales: 10 días.
- Si no se reclama en estos plazos de tiempo se pierde todo derecho de reclamación.

Apreciaciones

- El reglamento comunitario obliga a dar los anticipos lo más rápidamente posible (15 días) necesarios a los afectados desde el día en que se identifique al beneficiario. Ese anticipo no puede ser inferior a 16.000 DEG en caso de muerte. No equivale a que la compañía reconozca su responsabilidad, solo cumple una obligación del reglamento. Por ejemplo: en el caso de que hay culpa del pasajero, sabemos que la culpa de la compañía se puede reducir.
- Se recomiendan los anticipos, pero no son obligatorios en convenio de Montreal.
- Estos límites, en el caso de los daños **materiales**, se levantan si se puede demostrar dolo o culpa grave del transportista o sus empleados. (Art. 121 LNA).
- Las lesiones o la muerte (daños personales propiamente dichos) se indemnizan por completo. Aunque en la segunda tanda el transportista podría probar su diligencia para reducirse.
- En daños materiales solo se responde hasta los límites establecidos (1000 DEG en caso internacional y 500 para nacionales) salvo que se demuestre daño o dolo grave (temerario) donde sí podrán exceder los límites.
- El dolo es una acción temeraria en la que además eres consciente del riesgo y el peligro de la acción.
- Aceptar la LNA no impide que si pruebas que hay daños vayas al tribunal a reclamar por otros daños que no se recojan en la LNA, en tal caso reclamarás en el tribunal por Leyes de Derecho Común.

Nota: los daños por muerte o lesión se indemnizan por completo, y el máximo no es 100.000, si no que a partir de los 100.000 DEG el transportista puede probar su diligencia o la negligencia de un tercero.

Pregunta de examen: Límite de los daños, ¿Qué ocurre con los retrasos en el equipaje facturado?

RECLAMACIONES MAYORES O ADICIONALES. EXAMEN: ARTÍCULO 121 Y 122 LNA

Se aplica cuando no estemos contentos con el dinero que se nos dé. Esto exige un grado de culpa mayor como culpa grave o dolo. Responsabilidad contractual (por culpa del transportista por todos los daños que cause).

Excepción a las normas generales: responsabilidad contractual, al derivar de un contrato existente. **Art 22.5**

Convenio Montreal: no se excluye cualquier otra norma de responsabilidad adicional. Las reclamaciones mayores se aplican cuando se exige un grado de culpa mayor. No habrá límites si se prueba que el transportista ha:

- **ART 121 LNA: culpa grave o dolo.** Tenemos que suponer una conducta temeraria respecto a los que es la navegación aérea. El problema que sucede aquí es que hay que probarlo. La carga de la prueba está en el pasajero o en sus herederos, por tanto, es muy difícil para ese pasajero probarlo. Si el empresario no puede demostrar que hizo todo lo posible para evitar ese mal uso, responderá subsidiariamente, lo cual quiere decir que primero debes dirigirte al que se llevó el avión y después al empresario que se llevó el avión, pero si consigues demostrar que hizo todo lo posible para evitar el uso ilícito, ni siquiera responde subsidiariamente. Es más, si le obligan a responder de forma subsidiaria, también se aplican límites.

En el caso de que el transportista hubiese actuado con dolo o culpa grave, no habrá límite (deberá indemnizar todo el daño).

- **Por acción u omisión del empresario (Art. 22.5 Montreal):** requisitos de negligencia grave. Con intención de causar daño, con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño, por acción u omisión del empresario o empleados en ejercicio de sus funciones. Se ha reducido a daños materiales diferentes a la muerte o daños corporales.

Para superar el límite el que alega debe probar la negligencia grave.

- **Problema:** hay que probarlo. La carga de la prueba está en el pasajero o en sus herederos, por tanto, es muy difícil para ese pasajero probarlo. La carga de la prueba es más complicada de probar en muerte y lesiones que en daños materiales. Reducido a daños materiales diferentes de la muerte o daños corporales (Convenio Montreal Art. 22.5). Se indemnizan por completo salvo que el empresario prueba que actuó diligentemente a partir del segundo tramo. Exigible por derecho nacional ante la jurisdicción territorial española. **Culpas o dolos** como referencia a negligencias que se han cometido y que se deberán probar. Una culpa leve es una simple desviación de un nivel estándar de diligencia. Mientras que el dolo es una conducta consciente, se hace daño a sabiendas. Cuando la culpa es leve existe una mayor posibilidad de asumir responsabilidades porque cualquier desviación pequeña puede ser imputada.

Reducido a daños materiales diferentes de la muerte o daños corporales.

Exigible por derecho nacional ante la jurisdicción territorial española.

- **Art. 122 LNA: Accidente causado por persona que utiliza el avión sin permiso.**
 - El causante tiene que responder ilimitadamente
 - Responsabilidad subsidiaria del explotador si no prueba que hizo todo lo posible para evitarlo.
 - Puede ser un ilícito penal
 - En caso de conflicto con el reglamento, esta norma no se aplicaría (solo en transporte nacional).
- **Art. 123 LNA: colisión de aviones:** si se le puede atribuir la culpa a uno de los aviones, responderá esa empresa. Pero si no se puede atribuir la culpa, se va a responder en proporción al peso de la aeronave al despegue. Es decir, no a partes iguales, salvo que ambos sean iguales. Ejemplo: tu avión pesa un 40% más que el mío, pues pagarás 40%. Esto a la hora de gestionar las indemnizaciones que deberán pagar los aviones. Porque en lo que se refiere al afectado (pasajero) podrá dirigirse a reclamar la indemnización a cualquiera de los dos responsables.

Otras reclamaciones: responsabilidad contractual conforme a las reglas de Derecho privado. Es posible reclamar en los tribunales otras indemnizaciones del incumplimiento del contrato, pero habrá que hacerlas al margen de estos textos, es decir, conforme al derecho privado español.

PLAZOS

- **Transporte interno: art 124 LNA: 6 meses** desde la producción del daño (prescripción).
- **Transporte Internacional y Convenios de Montreal y Varsovia:** 2 años desde que se produjo el daño. Estos dos años son de caducidad, no de prescripción. La caducidad no se puede parar.
- **Reglamentos comunitarios:** 2 años desde la llegada de la aeronave o desde que hubiese debido llegar.
- **Convenio de Montreal: ART 35 → 2 años** (caducidad). También Varsovia.
- Problemas jurisprudenciales.
- **Responsabilidad extracontractual → 1 año.**

Los plazos de prescripción ocurren cuando se pierde el derecho a reclamar algo. Cada clase de acción conlleva unos plazos diferentes. Cuando son de prescripción, empiezan de nuevo en cuanto se abre la primera reclamación. Los plazos de caducidad no se interrumpen, la única forma de reclamarlos es planteando la acción judicial en ese plazo.

TRANSPORTE SUCESIVO

- **Transporte interno o nacional:** art. 110 LNA. Hay responsabilidad solidaria de los transportistas (distinto al reembolso por no ejecución).
 - **Transporte internacional: art. 30 Varsovia o art. 36 Montreal.** Reconocen el transporte sucesivo y sólo pueden ir a reclamar al transportista responsable de la parte del trayecto que le corresponde a ese transportista en concreto. Demanda contra el porteador del trayecto en el que sucedió el accidente **Excepciones:** salvo aseguramiento de todo el trayecto por el primer (uno de ellos) transportista, en este caso podrías ir contra el culpable y contra el primero. Hay otra excepción que es solo para mercancías o equipajes. El pasajero podrá reclamar por una mercancía dañada al último transportista aunque no la haya dañado él ya que es el último y es el que finalmente nos da el equipaje.
- o **STS 10282.**

El transporte sucesivo es cuando hay un solo contrato de transporte en el que hay varios medios de transporte y distintos transportistas.

RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL

Aquella responsabilidad que corresponde al que causa daño en el cumplimiento de una actividad o n contrato y se causa un daño a terceros, es decir, a personas que no tienen ninguna relación jurídica con el que le causa el daño.

- **Art. 1902 CC:** “El que por acción u omisión causa daño a otros interviniendo culpa o negligencia está obligado a reparar el daño causado”. Responsabilidad para daños extracontractuales
 - Existencia de daños reales y efectivos.
 - Acción u omisión culposa o negligente.
 - Relación de causalidad entre ambos extremos.

Como norma general el transportista aéreo no responde por los daños causados a terceros si la otra parte no demuestra la negligencia del transportista aéreo. El tercero debe demostrar los daños y la culpa y negligencia del transportista aéreo.

El nivel de culpa será bajo, el causante del daño responderá cuanto antes pues el tercero no ha asumido ningún riesgo.

Dentro de esos daños, la LNA culpa a aquellos que afecten a terceros (o a sus bienes) situados sobre la superficie terrestre y que sufran daños por cosas procedentes de la aeronave en vuelo que realice un trayecto regular.

La LNA tiene una serie de previsiones para que un subgrupo (los que cumplen las condiciones de LNA) de daños extracontractuales. El subgrupo va a ser regulado de una manera especial. Es decir, en caso de daño a terceros que no tienen ninguna relación con el transportista aéreo serán tratados de modo que será más fácil que me den una indemnización a mí que a un pasajero.

Nota: Artículo 1101 cc. Quedan sujetos a la indemnización de los daños y perjuicios causados los que en el cumplimiento de sus obligaciones incurrieren en dolo, negligencia o morosidad, y los que de cualquier modo contravinieren al tenor de aquéllas.

Supuestos específicos regulados en la LNA en el ámbito aéreo (responsabilidad objetiva)

- Requisitos necesarios para que se aplique la regulación de la LNA en el ámbito de aplicación de los subgrupos entendidos como extracontractuales:
 - Producidos en territorio español
 - Art. 119 LNA. **Transporte regular.** (las avionetas, los clubs de vuelo, **no son transporte regular**).
 - Tiene que haber una relación entre, por ejemplo, los pilotos y el empresario aéreo responsable.
 - Persona por cuya cuenta se haya realizado el transporte aéreo.
 - Personas situados sobre la superficie terrestre que no tienen ninguna relación ni contrato con el transportista.
 - Daños por acción de la aeronave o por objetos lanzados desde la aeronave en vuelo o todavía sin despegar. (Art. 119 LNA).

Cuando se cumplen todos estos requisitos vamos a aplicar la responsabilidad objetiva y las reglas que hemos visto para muertes del pasajero, daños de equipaje, etc. vistas en este tema.

Otro supuesto que no este dentro del subgrupo pero cumpla los requisitos se aplicará el 1902 cc como régimen general. En estas normal generales la culpa siempre se demuestra conforme a las situaciones personales dada la situación teniendo en cuenta las habilidades profesionales estándar (lo normal es preguntar. Por ejemplo: ¿Cualquier piloto en condiciones similares hubiese actuado igual? Sí → diligente. No → negligente. Por tanto, cuando se aplica el 1902 cc, a diferencia de la LNA, **Sí se debe demostrar la culpa.**

En el convenio de Montreal hay un plazo de 2 años para reclamar. La LNA establece un plazo de 6 meses para reclamar la responsabilidad extracontractual de los que están en el subgrupo que cumple con los requisitos anteriores. Por otra parte, el 1902 cc establece un plazo de 1 año para reclamar la responsabilidad extracontractual de los que no están dentro de ese subgrupo.

- **Responsabilidad objetiva** hasta ciertos límites y, sobre esos límites por culpa (art 119) ¿se aplica el 121 LNA?
- **Cuantía de la responsabilidad objetiva:** la cuantía del **art. 117** + 20% de muertes y lesiones, y, para cosas, en función del peso máximo certificado al despegue (MTOW) de la aeronave. (art 119 LNA). El art. 119 dice que hay un límite máximo en las cuantías. Ejemplo: si hay 100 muertos la cuantía a pagar es muchísimo,

entonces la indemnización de todos superaría el límite conjunto, por tanto, debería atenderse el peso de la aeronave. Para cada peso de aeronave hay unos límites de DEG que deben indemnizarse, y son límites conjuntos a repartir entre todos los afectados.

- **Jurisprudencia:** Falta culpa y se sostiene la responsabilidad objetiva incorrectamente.

Nota: A la hora de ver un caso lo primero que tendremos que analizar es si el caso de responsabilidad contractual o extracontractual. Si s contractual tendremos que ver si el internacional, comunitario o nacional, para ver los requisitos. En caso de que sea extracontractual deberemos ver el territorio en el que se se produce. Si se produce en España se aplica normalmente el 1902 cc a no ser que podamos incluirlo en la LNA por cumplir con todos los requisitos vistos anteriormente.

LOS SEGUROS AÉREOS.

1 GENERALIDADES DE LOS CONTRATOS DE SEGUROS Y SU APLICACIÓN EN LA NAVEGACIÓN AÉREA

Los seguros no evitan daños, lo que hacen es suavizar las consecuencias económicas.

Cuando hablamos de una *aseguradora*, todos los afectados van a pagar a una sociedad para que cuando uno de ellos sufra un siniestro, la sociedad asuma las consecuencias económicas de ese siniestro.

La ley de contrato de seguros es una regulación bastante complicada y extensa.

De lo que se trata es de dispersar las consecuencias económicas del siniestro. Es decir, si se produce el siniestro, que no se concentren sus consecuencias sobre una persona si no que dispersemos las consecuencias económicas entre todos. Se puede entender como poner un fondo común.

La otra opción es pagar a un tercero, para que si se produce un siniestro, él asuma las consecuencias económicas.

Después tenemos el **seguro moderno**, que es como una mezcla de ambas ideas.

La regulación de los seguros es bastante compleja. La principal regulación se encuentra en la Ley 50/1980 de Contratos de Seguro.

DEFINICIÓN DE CONTRATO DE SEGUROS

Art 1 Ley de Contrato de Seguros (CS): Un contrato por el que el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima y para el caso de que se produzca el evento asegurado a indemnizar dentro de los límites pactados, el daño producido al asegurado o a satisfacer la prestación convenida.

CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE SEGUROS

- Este contrato de seguros es **CONSENSUAL**: Es decir, basta el consentimiento sobre los elementos básicos del contrato para que exista. Existe desde que hay consentimiento entre el que busca ese contrato y la compañía/agente de seguros, de las condiciones, el objeto... La póliza es el elemento formal del seguro.
- La ley exige a la compañía que documente los aspectos del contrato en la *póliza de seguro, que es un título valor*, ya que contiene los aspectos más importantes. Sin embargo, se produce en un momento *posterior*.
- El seguro es oneroso (es decir, no puede ser gratuito) , lógicamente, no existen seguros que sean gratuitos.
- Es bilateral
- También se trata de un contrato **ALEATORIO**: porque es esencial que las partes no saben si el siniestro va a producirse o no, es decir, si se va a materializar el riesgo o no. Porque, en caso de saber si el riesgo se va a materializar o no, el contrato de seguro es nulo (habiendo un riesgo que se cubre y debe ser definido, en caso de que el riesgo se materialice se produce el siniestro). Es decir, yo pago a la compañía, pero no sé si el riesgo se va a producir (sería otro tipo de contrato) y tampoco sé si la compañía me va a cubrir los daños.
- Es de duración continuada, teniendo que avisar con antelación en caso de querer parar el contrato.
- Es un contrato de **ADHESIÓN**: si las cláusulas son abusivas, me puedo proteger porque no las he negociado. En lo que no hay margen es en las *condiciones particulares*, ya que se me van a aplicar siempre (se ponen en **observaciones**).

- Es un **contrato de máxima buena fe**, en el sentido de que el contrato se firma confiando en que sea verdad lo que dice la otra parte. La buena fe no exige decir todo. Lo que exige es contestar de buena fe a lo que se pregunta, pero no más.

Si se demuestra que el asegurado firmó de mala fe, se puede anular el contrato y la aseguradora dejaría de pagar.

- Sólo a efectos de prueba (ad probationem), es un contrato que necesita un documento (la póliza), no es imprescindible para que exista el contrato de seguros.

ELEMENTOS PERSONALES

Los seguros en general son de personas o de cosas.

- **Asegurador:** es la persona que asume el riesgo, las consecuencias, a cambio de una prima. Este se obliga a que si se produce el siniestro paga la indemnización o lo que se haya acordado. Solo pueden ser aseguradores las sociedades anónimas que cumplan muchos requisitos. Son contraladas por el Ministerio de Economía.
 - Siempre debe ser una sociedad anónima, ningún particular puede ser asegurador. Están dadas de alta en el ministerio de Economía y Hacienda en un registro especial, que necesita una autorización.
 - Funcionan conforme a una técnica actuarial uniforme: son técnicas estadísticas y financieras que van estableciendo sus criterios, (cuántos riesgos pueden asumir, valor de las indemnizaciones, valor de los daños...) y su funcionamiento tiene que ajustarse a esto o salirse del mercado.
 - Son sociedades que asumen el riesgo a cambio de una prima.
 - Obligación principal: asumir las consecuencias económicas cuando se produce el siniestro.
- **Tomador:** es el que contrata el seguro. Normalmente la ley habla de **asegurado** no de tomador. El tomador no tiene por qué ser la misma persona que el asegurado. El asegurado es la persona a la que pertenece el interés expuesto al riesgo. E incluso puede haber otra figura, que es el beneficiario, que es el que tiene derecho a exigir la prestación al asegurador si se produce el siniestro. **Ejemplo:** Yo (tomador) contrato el seguro para la vida de mi marido (asegurado) para el caso de que el caso de si mi marido muere cobre el dinero mi hijo (beneficiario).

No se pueden hacer contratos de seguro sobre la vida de menores de edad.

- Es la persona que concierta el contrato de seguro y que asume las obligaciones de ese contrato; quien se obliga a pagar la prima. Tiene que dar a la aseguradora la información que ésta solicita.
- Puede coincidir o no con el asegurado.
 - El asegurado es la persona a la que pertenece el interés que se está asegurando, sujeto al riesgo.
 - El beneficiario es la persona que tiene derecho a solicitar la indemnización o prestación una vez que se produzca el siniestro.

ELEMENTOS REALES

1. OBJETO

El objeto del seguro es doble: el **riesgo** y el **interés asegurado**

- El **riesgo** es la posibilidad de que, por azar, se produzca un siniestro que dé lugar a un daño patrimonial, es decir que se puedan valorar patrimonialmente. Para poder asegurar algo frente a un riesgo, éste tiene que cumplir unas **condiciones: CONDICIONES DEL RIESGO:**
 - Tiene que ser **futuro**
 - Tiene que ser **posible** (no ser abducido por extraterrestres).
 - Tiene que ser **incierto** (si es seguro que voy a matar a alguien, no voy a asegurar su vida).
 - Tiene que ser posible **valorar** el **daño económicamente** (el daño que produce Telecinco no lo cubre)
- **El riesgo recae sobre el interés:** es una relación de contenido económico entre el asegurado y un bien, (de tal manera que si ese bien sufre daños, el asegurado sufrirá un daño patrimonial, el daño es la lesión de ese interés) que puede ser la integridad física, la vida, la jubilación, una casa... de tal forma que, si ese bien sufre un daño, el asegurador sufrirá un daño económico. El asegurado no tiene por qué ser el propietario del interés y lo que se asegura no es el propio bien, si no ese interés.
- La prima es el precio que se paga al asegurador. Se puede entender como otro objeto de este contrato.

El interés permite:

- Establecer la prima.
- Establecer la indemnización que el asegurador paga cuando se produce el siniestro. Esa indemnización se puede calcular a posteriori, una vez producido el siniestro. Es lo típico de seguros contra daños. En seguros de personas también se puede establecer la indemnización a priori. Es decir, ya en el momento en que se contrata el seguro se sabe lo que se va a pagar. En realidad, los seguros que recaen sobre bienes personales son a priori.

2. PRECIO

Es la *prima*, lo que paga el tomador y la contraprestación que recibe el asegurador.

- **Indemnización**

Es la prestación o satisfacción que, en caso de que se produzca un siniestro va a recibir el beneficiario. Es un valor de reemplazo de la parte dañada, tiene un carácter indemnizatorio.

Se pone en el contrato de seguros:

- **De forma concreta** (típica de seguros que recaen sobre cosas): se establece una suma asegurada. En función de la suma asegurada, se establece la prima que se paga al seguro. Cuando se produce el siniestro, viene el perito y estima el valor de los daños a posteriori, pero la aseguradora no te da eso, sino el valor de interés (valor que estima la aseguradora), establecido según la prima que se pague.
 - Si el valor de interés es mayor que la suma asegurada (*infraseguro*), el asegurador me va a indemnizar en proporción a la relación que existe entre la suma asegurada y el valor real. Todo eso en el caso de que no haya habido mala fe a la hora de dar información (tu casa vale 1M y dices que vale 25.000 y pagas menos), ya que se podría anular el contrato. En el infraseguro también se pueden tener sanciones.

- Si, por el contrario, el valor de interés es menor que la suma asegurada (*supraseguro*: seguro más de lo que realmente tendría que asegurar), nos pagarán el daño efectivamente causado. Además, se debería devolver el exceso de las primas pagadas, aunque nunca lo hacen. Si hay mala fe se anula el seguro y no cobras nada. Si hay un supraseguro pero no hay mala fe se cobrará una proporción.

El infraseguro y supraseguro solo se puede dar sobre cosas, no sobre personas.

- *De forma abstracta*: (típico de los seguros de personas). La indemnización está calculada a priori y nadie lo pone en duda, por ejemplo, cuánto vale nuestra vida, pero luego habrá que pagar la prima correspondiente.

3. TIPOS DE SEGUROS

SEGUROS DE DAÑOS

- **Incendios.**
- **Robo** (no hurto, que es sin violencia).
- **Transporte** (mercancías): que se pierda y esas cosas. No es uno de los seguros obligatorios del contrato de seguros aéreos
- **Seguro de Crédito y Caución**: muy habituales en empresarios. El crédito es si el empresario debe dinero, puede conseguir un seguro de crédito contra el riesgo de no poder pagar. La caución es cuando le deben dinero y el seguro te cubre si los deudores no te pueden pagar.
 - El de crédito asegura a un empresario contra el riesgo de que sus deudores no le paguen.
 - El de caución asegura a ese mismo empresario de no poder pagar a su vez a sus acreedores.
- **Lucro cesante**: cuando se asegura frente a la posibilidad de perder algún rendimiento económico que, de otro modo, se habría podido alcanzar de no haber mediado ese siniestro. El seguro de lucro cesante es el seguro contra los autónomos. Es el seguro en el que por alguna circunstancia no pueda ganar el dinero que hubiera podido ganar en otro caso con seguridad. Es decir, el lucro cesante se asegura contra la pérdida de un rendimiento que se hubiera ganado muy probablemente de no haberse producido esa circunstancia.
- **Responsabilidad civil**: El riesgo que estoy asegurando es la posibilidad de que asegurado le declaren responsable de daños y perjuicios, es decir, que el asegurado tenga que pagar los daños a un tercero (como el seguro del coche).

Nota: En los seguros el único riesgo cubierto es el que se especifica en el contrato. Y por ejemplo, cuando vemos el riesgo de incendio hay que ver que riesgo de incendio es el que está cubierto, porque solo se cubre ese.

Principio de universalidad, se cubren todos los riesgos menos los riesgos excluidos.

SEGUROS DE PERSONAS

Siempre hay seguro pleno y se valora al principio.

- **Seguro de enfermedad o asistencia sanitaria.** Normalmente no es una indemnización, sino una prestación médica. Se establece contra el riesgo de necesitar asistencia médica.
- **Seguro de accidentes.** Suele estar especificando qué parte del cuerpo sufre el accidente. Se asegura el riesgo de accidente **haciendo alguna actividad concreta.**
- **Seguro de vida:**
 - **Seguro de vida:** te asegura del riesgo de seguir con vida, por ejemplo, si cumples X años, te pagan, por ejemplo, una cantidad mensual hasta que mueras. es decir, asegurado contra el riesgo de seguir con vida en una fecha determinada.
 - **Seguro de muerte:** frente al riesgo de morir antes de determinada fecha.
 - **Seguro mixto:** combinación de los anteriores. Ponemos la fecha, si morimos antes, cobran tus beneficiarios (quién yo diga) y si mueres después, cobro yo. Bien una cantidad completa o bien periódica.

A partir de los dos años de estar pagando por un seguro se forma una reserva matemática a tu favor, es decir, ya no lo pierdes aunque se acabe tu contrato de seguro. De tal manera que esa cantidad es tan importante que funciona como un crédito que se puede utilizar en garantía, por ejemplo. O lo puedes descontar, y decirle al asegurador que lo quieres ya y no quieres esperar hasta la fecha establecida. En este caso el asegurador descontaría esta cantidad.

Los seguros son seguros financieros y tienen unas ventajas que no tienen los planes de pensiones. Éstos tienen una reserva matemática a favor del beneficiario y queda a tu favor toda la vida.

LA REGULACIÓN OBLIGATORIA DE LOS SEGUROS AÉREOS. HISTORIA, EVOLUCIÓN Y SITUACIÓN JURÍDICA ACTUAL.

Cuando hablamos de seguros aéreos hablamos de contratos que van dirigidos a cubrir el riesgo de la navegación aérea. Es especial porque los daños suelen ser más definitivos y suelen costar más dinero que por ejemplo los marítimos.

Los seguros cubren siniestros relacionados con el transporte aéreo. Cuando la UE regula esto en el ámbito del 2027/1997.

Los accidentes aéreos no son frecuentes y no dejan muchos despojos. Al ser infrecuente, las **estadísticas** suelen ser bastante incompletas. Se fundan las primas en una técnica actuaria que es una **estadística financiera** que tiene en cuenta los siniestros sucedidos, a mayor siniestro, más certeza de que es lo que va a pasar y cuáles son los daños económicos.

En los seguros aéreos, una compañía tradicional de seguros tiene problemas para cubrir todo, porque no lo había calculado bien y es muy probable que la compañía quiebre.

Las tradicionales no están bien preparadas para los riesgos aéreos.

Por eso se realiza:

- **Coaseguro:** [*si el valor del riesgo es X, pocas compañías aéreas pueden cubrir ese riesgo debido a que hay poca estadística en comparación con otras actividades empresariales y además, los daños son tan cuantiosos, pocas empresas pueden cubrir esos costes tan altos, pudiendo incluso llegar a hacer quebrar a las empresas. Lo que hacen entonces es coger el riesgo total y repartir el riesgo entre varias empresas aseguradoras de manera porcentual. Este contrato de asociación entre las empresas es un contrato de sociedades. No sólo reparten el valor del riesgo, sino también la prima y la indemnización*] permite que las empresas aéreas colaboren para la cobertura de un riesgo grande y por lo tanto de distribuyan la prima que paga el tomador como la indemnización que su caso si el siniestro se produce. En el ámbito internacional se conoce como “Pool”.
- **Reaseguro:** [*Este es un caso en que las compañías aseguradoras están a su vez aseguradas por otras compañías aseguradoras, de modo que se crea un efecto de dispersión del riesgo*] Consiste en que el riesgo que ha asumido una compañía aseguradora a su vez va a ser asegurado por una o más compañías de tal forma que si el siniestro aéreo se produce, solo tendría que pagar, por ejemplo, un 20% reasegurándolo con otras compañías y consigue dispersar ese riesgo. Consigue que se dispersen las consecuencias negativas. En el panorama internacional hablamos de una gran institución, que se llama “**Lloyds**”. Es un mercado de riesgos, también se puede invertir en ellos. Como los riesgos son aleatorios, se pueden producir o no. En esos mercados de riesgo se logar dispersar un riesgo concreto de una compañía en pequeños inversores. Esta compañía destaca especialmente por la norma de la ley de compañías de seguro de 1974 que estableció los fundamentos de los seguros internacionales. En ese mercado de riesgos, se dividen entre marítimos y no marítimos. No suele haber más categorías. Dentro de los no marítimos se diferencia entre si son aéreos de motor o no. Estos mercados también suavizan las consecuencias de los oligopolios de las aseguradoras, porque hay muy pocas compañías que pueden ofrecer estos contratos de seguros. Por tanto, son ellas las que ponen las condiciones. Es un problema de competencia en estos mercados.

La Lloyds ha emitido las **Underwriting Lloyds** que son cláusulas generales de la contratación. La Lloyds establece una gran variedad de cláusulas para los seguros aéreos que después serán adoptadas por las empresas que quieran.

A mediados del siglo XX hubo una empresa de seguros aéreos llamada GARA, pero desapareció porque no podía competir con las empresas internacionales.

El Estado, en determinados momentos, también realiza algunas reaseguraciones, por ejemplo, en septiembre de 2001 dictó un Real Decreto asegurando todos los riesgos de aviación contra el terrorismo hasta el día 23 de septiembre.

En la economía hay dos actividades que hay que mantener, que son la financiera y de las de seguros. Si alguna falla, un país entero puede caer.

NORMAS PARA LOS SEGUROS AÉREOS

1. **Convenios internacionales.** El de **Montreal de 1999**, en su artículo 50 establece que las compañías aéreas que operen transporte internacional tienen que tener un seguro con una cobertura suficiente para cubrir sus actividades. También tenemos los **convenios de Roma** (1952 y 1933) que tratan los daños ocasionados a los terceros en la superficie terrestre. Es muy similar a la LNA. Las previsiones de los tratados internacionales son muy ambiguas porque no exigen nada en concreto.
2. **Reglamento Europeo:** Es la norma decisiva **UE-785/2004** del parlamento y del consejo. Este reglamento exige a cualquier compañía aérea que esté en un aeropuerto comunitario que tenga un seguro en vigor para cubrir los riesgos que se puedan derivar de su actividad. Además, exige una cantidad asegurada

mínima por asiento, por kilo, por vuelo. Es más, se puede inmovilizar a los apartados que no cumplan con esto. Entró en vigor un año después, el 30 de abril de 2005, y en ese reglamento se establecen números, **en qué cuantía** se tienen que asegurar como mínimo determinados riesgos. Se establecen riesgos obligatorios a cubrir. Fue modificado en el año 2008 para permitir que la comisión pudiera modificarlo y en el 2010 para incrementar las cuantías aseguradas. También fue modificado en 2019 y 2020.

Artículo 2 - Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a todas las compañías aéreas y a todos los operadores aéreos que efectúan vuelos dentro del territorio de un Estado miembro en el que sea de aplicación el Tratado, con destino a él, procedentes de él o que lo sobrevuelen.

2. El presente Reglamento no se aplicará a:

a) las aeronaves de Estado en el sentido de la letra b) del artículo 3 del Convenio de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

b) los aeromodelos con una MTOM inferior a 20 kg; los globos cautivos; las cometas; los paracaídas (incluidos los ascensionales); y otros

Artículo 4 - Principios del seguro

Las compañías aéreas y operadores aéreos mencionados en el artículo 2 estarán asegurados de conformidad con el presente Reglamento en cuanto a su responsabilidad específica de aviación respecto de los pasajeros, el equipaje, la carga y terceros. Los riesgos asegurados incluirán actos de guerra, terrorismo, secuestro, actos de sabotaje, apoderamiento ilícito de aeronaves y disturbios sociales.

3. **LNA:** Solo para el transporte aéreo nacional. Regulado entre art 125 y siguientes. Establece una serie de seguros muy variopintos que son obligatorios.

4. **Usos mercantiles derivados de la práctica internacional.** Porque “*lloyds*” así como la asociación internacional de compañías aseguradoras han redactado una serie de condiciones generales (tipos marcos, un clausulados...) y esas condiciones no son derecho aplicable, porque no derivan de un parlamento, pero si han sido asumidas por las aseguradoras como usos mercantiles (costumbre). La totalidad de los contratos de seguros aéreos tienen una cláusula que remiten a ese condicionado. Las condiciones generales son las pólizas internacionales.

5. **Derecho marítimo.**

6. **Derecho mercantil.**

- a. Ley del contrato de seguro.
- b. La ley de ordenación y supervisión de los seguros privados.
- c. RD 2004 que aprueba el seguro de riesgos extraordinarios.

No se menciona el derecho civil, porque la actividad aseguradora solo se puede realizar profesionalmente (solo pueden ser S.A., cooperativas y mutuas).

REGLAMENTO EUROPEO 785/2004

Un seguro aéreo es un seguro especializado que cubre el riesgo de daños económicos asociado a:

1. Fabricación, propiedad, operación y mantenimiento de la aeronave.
2. Desarrollo de la actividad aérea, incluidos los equipos y personal aeronáutico en tierra.

Los daños económicos que puede haber durante una actividad empresarial son muy amplios y ante todos ellos, el empresario puede suscribir seguros porque van dirigidos a la actividad aérea.

El 127 de la LNA establece todos los seguros posibles que un empresario aéreo puede concertar durante el ejercicio de su empresa. No todos son obligatorios, para la LNA, había 3 seguros que eran obligatorios.

1. Seguro de casco. Para cubrir los daños a la propia aeronave
2. Seguro de daños a los propios pasajeros. Exigía dos clases de seguro, que se cubrieran los daños corporales y los daños a sus bienes materiales.
3. Seguro para el caso de que la aeronave tenga una hipoteca para cubrir la pérdida de la aeronave a causa de la ejecución de esta.

El reglamento europeo solo establece dos tipos de seguros obligatorios, los dos son de responsabilidad civil (cubren que el empresario sea condenado a pagar daños y perjuicios a un tercero) ARTS 6 Y 7:

- **Artículo 6 → Seguro respecto de la responsabilidad por los pasajeros, el equipaje y la carga**

Se establece un seguro para pagar a los terceros con los que firme un contrato de transporte siempre que haya daño a la persona, equipaje... por operaciones comerciales.

Con respecto a la responsabilidad por los pasajeros, la cobertura mínima del seguro será de 250000 DEG por pasajero. No obstante, con respecto a las operaciones no comerciales realizadas con una aeronave de una MTOM igual o inferior a 2700 kg, los Estados miembros podrán establecer una cobertura mínima del seguro más reducida, siempre que dicha cobertura sea al menos de 100000 DEG por pasajero.

Con respecto a la responsabilidad por el equipaje, la cobertura mínima del seguro será de 1 288 DEG por pasajero en las operaciones comerciales.

Con respecto a la responsabilidad por la carga, la cobertura mínima del seguro será de 22 DEG por kilogramo en las operaciones comerciales.

El segundo de los seguros es por los daños que se puedan ocasionar por terceros que estén en la superficie terrestre y que por lo tanto no se concreta ningún contrato. El ART 7 contiene un cuadro en donde establece en millones de DEG la suma asegurada que tiene cada aeronave en cada vuelo en función del mayor o menor peso al despegue de la aeronave. Estas exigencias la tienen que cubrir estas exigencias cada vez que se vela y las tienen que cumplir todas las aerolíneas que operen en la UE tanto como si tienen licencia europea como otras compañías que no tengan licencia europea, pero vuelen sobre espacio aéreo europeo.

Las multas establecidas establecen que las aeronaves pueden ser inmovilizadas y si la compañía es europea perderá la licencia si accede al espacio aéreo sin cubrir estos seguros mínimos.

Por lo tanto, logra que muchas compañías aéreas paguen a las aseguradoras. En el caso del accidente, el empresario aéreo paga a las víctimas, pero éste lo soportan las aseguradoras. Por tanto, es beneficioso para el sector en general.

Hay una comunicación al consejo posterior al estudio con recomendaciones.

Artículo 7 - Seguro de responsabilidad con respecto a terceros

Si en algún momento una compañía aérea u operador aéreo no dispusiera de la cobertura de seguro respecto a los daños a terceros debidos a riesgos de guerra o terrorismo a partir de un cálculo establecido por cada accidente, dicha compañía u operador aéreo podrá cumplir sus obligaciones de asegurar dichos riesgos con un seguro global. La Comisión vigilará de cerca la aplicación de esta disposición para asegurarse de que dicho seguro global es al menos equivalente a la cantidad correspondiente establecida en el cuadro.

Los valores considerados en el presente artículo podrán modificarse, según corresponda, cuando las modificaciones de los tratados internacionales correspondientes pongan de manifiesto la necesidad de tal decisión, de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 9.