

Recepción: 20.3.2016

Aceptación: 29.6.2016

## LA APLICACIÓN DE LA DOCTRINA DE *FORUM NON CONVENIENS* EN EE UU ANTE DEMANDAS POR ACCIDENTES AÉREOS

José Miguel SÁNCHEZ BARTOLOMÉ

SUMARIO: I. Introducción. II. Foros previstos en la regulación internacional del transporte aéreo. 1. Convenio de Varsovia. 2. Convenio de Montreal. 3. La relación entre los Convenios internacionales y la normativa europea. 4. Prelación de foros competentes previstos en los Reglamentos europeos en defecto de aplicación de los Convenios internacionales. 5. Foros relativos a la responsabilidad por productos defectuosos. III. La doctrina de *forum non conveniens*. 1. Caracterización de la doctrina. 2. Críticas a la doctrina. 3. Aplicación en el ámbito aeronáutico: A) Asuntos más representativos abordados por distintos órganos jurisdiccionales norteamericanos; B) El caso específico de las demandas planteadas desde España. IV. Conclusiones.

RESUMEN: En los últimos años, se aprecia un fenómeno de creciente protagonismo, por el que las víctimas de accidentes aéreos o sus causahabientes optan por acudir a instancias jurisdiccionales de los EE UU para que estas conozcan de las demandas que interponen. La elección de este foro suele estar motivada por la creencia de que los tribunales norteamericanos están en disposición de conceder a los demandantes indemnizaciones más cuantiosas de las que podrían corresponderles en instancias judiciales que les resultan más próximas. Frente a esta situación, en un elevado número de supuestos, los tribunales estadounidenses declinan la competencia que en aplicación de la normativa les pudiera ser atribuida, en aplicación de la doctrina de *forum non conveniens*, en cuya virtud un tribunal de instancia puede rechazar conocer de un asunto, sobre el que normalmente tendría jurisdicción, si entiende que de este modo sirve mejor a los intereses de las partes y de la justicia. Los jueces gozan de amplia discrecionalidad para decidir la aplicación de esta doctrina en cada caso concreto, teniendo en cuenta para ello la posible concurrencia de un conjunto de factores de interés, tanto de carácter privado como público.

PALABRAS CLAVE: TRANSPORTE AÉREO – ACCIDENTES, RESPONSABILIDAD – COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL – *FORUM NON CONVENIENS*.

**ABSTRACT: *The Implementation of the Doctrine forum non conveniens in United States in Case of Air Accident Lawsuits***

*In the last years has started a phenomenon of growing importance; the victims of commercial aircraft accidents or their successors choose judicial authorities of the United States to commence a lawsuit. The choice of this forum is often motivated by the belief that American courts are in position to grant substantially higher compensations than the ones applicable in closer forums. Nevertheless in a large number of cases, US courts decline their jurisdiction under the doctrine of forum non conveniens, whereby a court can reject hear an action on which would normally have jurisdiction if thus understood that it serves better the interests of the parties and justice. Judges have wide discretion to decide the application of this doctrine, and to do so, they have to take into account a number of factors of interest, both private and public.*

**KEY WORDS:** AIR TRANSPORT – ACCIDENS – LIABILITY – INTERNATIONAL JURISDICTION – FORUM NON CONVENIENS.

## I. Introducción

Uno de los rasgos históricamente inherentes al transporte aéreo de pasajeros es su marcado carácter internacional. Esta peculiaridad, de surgimiento muy temprano, fue rápidamente incorporada a la legislación aeronáutica<sup>1</sup>, lo que permitió que los intentos de alcanzar una regulación global en el ámbito del transporte aéreo de pasajeros dieran fruto de forma anticipada respecto a los movimientos de unificación normativa que posteriormente han ido apareciendo en otros ámbitos del Derecho. Todo ello ha cobrado especial trascendencia en un momento como el actual, en el que la economía globalizada hace necesario para los contratantes un régimen jurídico homogéneo aplicable a los contratos internacionales que suscriben.

Desde muy pronto, tanto los Estados como los actores del transporte aéreo fueron conscientes de la importancia de establecer un régimen común de competencia judicial internacional –no olvidemos que el Convenio de Varsovia data del año 1929<sup>2</sup>–, generando un sistema de foros aplicables que permitiese conseguir un marco claro, que garantizase a quienes intervienen en el mercado determinar con claridad la competencia judicial internacional para la resolución de los litigios, en función de la naturaleza contractual o extracontractual de la acción de responsabilidad ejercitada.

<sup>1</sup> E. Mapelli López, “La responsabilidad del transportista en la Unión Europea”, *Revista ALADA*, n.º 14, 1999, p. 346.

<sup>2</sup> El primer vuelo comercial, que transportó a un único pasajero, tuvo lugar el 1 enero 1914, entre las localidades de San Petersburg y Tampa, en Florida (EE UU). Habría que esperar hasta el 5 febrero 1919 para encontrar el primer transporte aéreo civil regular en la historia de la aviación, operado por la línea Deutsche Luftreederei, entre las ciudades alemanas de Berlín y Weimar, vía Leipzig.