

STS 31 octubre 2007

(= Ley aplicable a las obligaciones extracontractuales)

Cuestiones:

1º) ¿Cómo habría que haber resuelto este caso mediante el Reglamento “Roma II”?

2º) ¿Qué criterio utiliza el TS para determinar la Ley aplicable a la responsabilidad reclamada?

3º) ¿Qué criterios de competencia judicial internacional son aplicables en este caso y cuáles empleó el TS?

4º) ¿Deben ser consideradas las aeronaves españolas una parte del “territorio español”?

STS 31 octubre 2007

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO El recurso de casación interpuesto por la demandante contra la sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, que había estimado la declinatoria internacional promovida por la demandada, tiene como fin determinar si son los Tribunales españoles o los de los Estados Unidos de América del Norte los que ostentan jurisdicción para decidir un proceso que ha sido instado por la sociedad española Oasis Internacional Airlines, SA, con la pretensión de condena de la sociedad norteamericana Delta Airlines, Inc. a indemnizarle en los daños y perjuicios que afirma le causó.

I. La acción ejercitada en la demanda fue calificada expresamente por Oasis Internacional Airlines, SA como declarativa de una responsabilidad civil extracontractual, con invocación del artículo 1902 del Código Civil.

Por su parte, Delta Airlines, Inc. planteó declinatoria con invocación de la fuerza vinculante de una cláusula de sumisión a la jurisdicción de "los Tribunales estatales y federales con sede en los condados de Fulton y Clayton, Georgia, para cualquier controversia derivada de este contrato", que las dos litigantes habían incorporado -con el número 21- al de arrendamiento de un motor de turbina de gas para aeronave, en el que Delta Airlines, Inc. ocupaba la posición de arrendadora y Oasis Internacional Airlines, SA la de arrendataria.

II. Los hechos significativos para la decisión del recurso son los que siguen:

1º.- El veintiséis de abril de mil novecientos noventa y seis, Delta Airlines Inc. arrendó a Oasis Internacional Airlines, SA un motor de aeronave, durante un plazo prorrogable.

2º.- Al convenir el arrendamiento - en la cláusula 21 - las contratantes, en

ejercicio de su autonomía conflictual, designaron como Ley del contrato la "del Estado de Georgia, Estados Unidos de América", en el que tenía su domicilio la arrendadora.

3º.- Para el caso de que la arrendataria no pagara la renta debida "en un plazo de diez días después de que venzan dichos importes", pactaron las contratantes que la arrendadora podría "resolver el presente arrendamiento" - cláusula 15.2.1 -, así como "tomar posesión del motor, donde quiera que esté ubicado, sin que medie requerimiento o notificación y sin que se dicte ningún mandamiento de un Tribunal u otro proceso legal o judicial" - cláusula 15.2.2 -.

4º.- La arrendataria dejó de pagar la renta - y solicitó ser declarada en suspensión de pagos, mediante escrito que fue admitido a trámite por providencia judicial de diez de diciembre de mil novecientos noventa y siete -.

5º.- El catorce de diciembre de mil novecientos noventa y seis, al hallarse en el aeropuerto J.F. Kennedy de Nueva York la aeronave de Oasis Internacional Airlines, SA en la que estaba instalado el motor objeto del arrendamiento, unos empleados de Delta Airlines, Inc. entraron en ella, sin consentimiento del comandante, desactivaron el motor, quitándole una pieza, y, luego, tomaron posesión de todo él.

Esos hechos los presentó la actora en su demanda, según se expuso antes, como constitutivos de un apoderamiento ilícito de naturaleza extracontractual y, al contestar a la cuestión de competencia internacional planteada por la demandada, como un conjunto de actos ejecutados, en parte, en España -con la promesa dolosa de la arrendadora de no obstaculizar la estancia del avión en Nueva York- y, en parte, en los Estados Unidos de América del Norte -con la propia toma de posesión del motor- y con repercusión dañosa en ambos países, pero sobre todo en España -por los efectos de la imposibilidad de proporcionar el regreso a los pasajeros procedentes de Madrid y de unos daños causados a la aeronave durante su estancia en el aeropuerto J.F. Kennedy, así como por la lesión del buen nombre de su empresa, la ruptura de sus relaciones con las agencias de viajes, la revocación del certificado de aeronavegabilidad...-.

A los efectos de identificar a los órganos con jurisdicción para decidir si la actuación en Nueva York de Delta Airlines, Inc. fue o no antijurídica y si Oasis Internacional Airlines, SA tiene o no derecho a exigir la indemnización de los daños consecuentes, cada parte ha invocado normas distintas.

III. La demandante sostiene que es aplicable el apartado 3º, regla 8ª, del artículo 22 de la Ley 6/1985, de 1 de julio, orgánica del Poder Judicial, a cuyo tenor "en el orden civil los Juzgados y Tribunales españoles serán competentes:... 3º. En defecto de los criterios precedentes... en materia de obligaciones extracontractuales, cuando el hecho del que deriven haya ocurrido en territorio español...".

Afirma que, al tratarse de actos ilícitos extracontractuales parcialmente ejecutados y con efectos en dos países, la referida norma debía ser interpretada a favor de los Tribunales españoles, por ser ese el fuero más favorable para la defensa de sus intereses como víctima.

Mencionó como criterios favorables a esa interpretación (a) la doctrina sentada por el Tribunal de Justicia de la Comunidades Europeas en la sentencia de 30 de noviembre de 1976 -asunto 21/76- sobre el sentido de la frase "lugar donde se hubiere producido el hecho dañoso" que contenía el artículo 5.3 del Convenio de Bruselas de 27 de septiembre de 1968 -hoy del Reglamento 44/2001, de 22 de septiembre (sic.); (b) la defensa por un sector de la doctrina de una interpretación del artículo 10.2 del Código Civil que permita la aplicación de la Ley material que sea más favorable al perjudicado, en los casos de distancia geográfica entre el comportamiento causal y sus

consecuencias; (c) la aceptación, en alguna sentencia norteamericana, de un criterio favorable a la comparación entre los puntos de contacto de los hechos con los intereses controvertidos y de elección de la Ley que ofrezca los más significativos para el litigio; (d) las ventajas de eludir el fuero de los países por los que tan sólo transite el medio de transporte; y (e), al fin, la precisión de salvaguardar su derecho constitucional a obtener una tutela judicial efectiva.

A ese planteamiento, en el que se mezclan aspectos propios de los conflictos de leyes y de jurisdicciones, se opone el de la sociedad demandada que, de modo más lineal, alega que en el aeropuerto J.F. Kennedy hizo uso de una facultad de autotutela conforme a lo contratado, a las leyes de policía de Nueva York y a las del Estado de Georgia, por lo que consideró aplicable la regla de sumisión prevista en el contrato de arrendamiento -cláusula 21 -, por tratarse de una "controversia derivada" del mismo.

En la primera instancia fueron acogidos sustancialmente los planteamientos de Oasis Internacional Airlines, SA y, en la segunda, los de Delta Airlines, Inc.

Ha recurrido en casación la demandante, por cuatro motivos que encuentran apoyo en la regla cuarta del artículo 1.692 de la Ley de Enjuiciamiento Civil de 1.881, aplicable al recurso.

SEGUNDO En el primer motivo Oasis Internacional Airlines, SA denuncia la infracción del artículo 22.3 de la Ley Orgánica del Poder Judicial.

Alega la recurrente que, siendo la acción por ella ejercitada la correspondiente a la exigencia de una responsabilidad civil de naturaleza extracontractual y habiéndose ejecutado el comportamiento causante y reflejado las consecuencias del mismo, tanto en España -los más significativos en el conjunto-, como en los Estados Unidos de América del Norte, debían conocer del litigio los «Tribunales españoles», por las razones o criterios que han quedado expuestos en el anterior fundamento.

El motivo debe ser desestimado.

La calificación de la supuesta responsabilidad de Delta Airlines, Inc., efectivamente formulada en la demanda de Oasis Internacional Airlines, SA como extracontractual, no es la procedente en buena técnica.

En efecto, la responsabilidad debe considerarse contractual cuando a la preexistencia de un vínculo o relación jurídica de esa índole entre personas determinadas se une la producción, por una a la otra, de un daño que se manifiesta como la violación de aquel y, por lo tanto, cuando concurren un elemento objetivo -el daño ha de resultar del incumplimiento o deficiente cumplimiento de la reglamentación contractual, creada por las partes e integrada conforme al artículo 1.258 del Código Civil -y otro subjetivo- la relación de obligación en la que se localiza el incumplimiento o deficiente cumplimiento ha de mediar, precisamente, entre quien causa el daño y quien lo recibe-.

Ello sentado, a la vista de la cláusula 15.2.2 del contrato de arrendamiento, ha de entenderse que Delta Airlines, Inc. ejecutó, en el aeropuerto J.F. Kennedy, una facultad que le venía literalmente atribuida en el contrato de arrendamiento -la de tomar por sí posesión del motor de la aeronave, una vez resuelto el vínculo arrendaticio por el previo incumplimiento de la obligación de pagar la renta-.

Por ello, la antijuridicidad de tal adquisición posesoria por parte de Delta Airlines, Inc., presupuesto del éxito de la acción indemnizatoria contra ella ejercitada, sólo puede ser declarada tras identificar el sentido jurídicamente relevante de la regla contractual que la permitía y, hecho ello, de confrontarla con la Ley designada como la del contrato -la del Estado de Georgia-, para determinar si en la creación de dicha

regulación negocial o en su aplicación concreta fueron superados los límites impuestos a la potencialidad normativa creadora de los contratantes o al ejercicio de los derechos y facultades contractuales.

Es evidente, por otro lado, que la afirmada y supuesta ilicitud civil de la actuación de Delta Airlines, Inc. en el aeropuerto J.F. Kennedy -por infracción o extralimitación de la reglamentación negocial- no convierte en extracontractual la responsabilidad que se atribuye a la misma.

En conclusión, el litigio entre arrendadora y arrendataria encuentra su razón de ser en una "controversia derivada" del contrato de arrendamiento. Y, para la decisión del mismo, ambas contratantes señalaron -en la cláusula 21- a "los Tribunales estatales y federales con sede en los condados de Fulton y Clayton, Georgia", no a los Tribunales españoles, con la validez y eficacia que a este tipo de pacto atribuye la jurisprudencia -sentencias de 13 de octubre y 10 de noviembre de 1993

Es cierto que no se puede llegar a la conclusión que ha quedado expresada sin prescindir de la calificación expresamente formulada, en su demanda, por Oasis Internacional Airlines, SA sobre la acción que la misma ejercitó en el referido escrito. Pero esa posibilidad está amparada por la naturaleza de toda calificación jurídica, en cuanto adscripción de un supuesto determinado a uno de los tipos o categorías generales admitidas, que debe afrontar el órgano judicial sin estar vinculado por el criterio de las partes, de acuerdo con las reglas clásicas "da mihi factum, dabo tibi ius" o "iura novit curia" y sin más límite que el que impone el necesario respeto al componente fáctico de la causa de pedir, puesto que, efectivamente, el fundamento histórico de la acción puede ser alterado si se aplica una norma, silenciada por las partes, que vincule su consecuencia jurídica a unos hechos distintos de los alegados.

Pero éste no es el caso, en el que tan sólo se atribuye a los hechos aportados con la demanda el tratamiento jurídico que merecen en orden a identificar la jurisdicción nacional competente.

TERCERO En el motivo segundo del recurso denuncia la demandante la infracción de los artículo 6.2 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre navegación aérea -"la aeronave de Estado española se considerará territorio español, cualquiera que sea el lugar o espacio donde se encuentre. Las demás aeronaves españolas estarán sometidas a las leyes españolas cuando... se hallen en territorio extranjero"- y 10.2 del Código Civil -"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"-.

Alega la recurrente que, siendo española la aeronave en la que ocurrió el hecho, lo sucedido en ella y descrito en la demanda debía juzgarse conforme a la Ley española.

El motivo no merece ser estimado.

Como se ha dicho, de lo que se trata es de identificar no la Ley material aplicable a las consecuencias jurídicas de la toma de posesión del motor por la arrendadora, una vez resuelta la relación de arrendamiento, sino cuales son los órganos jurisdiccionales competentes para conocer de la reclamación de daños y perjuicios formulada por la arrendataria en su demanda.

Además de ello, la aeronave no era "de Estado" ni, consecuentemente, territorio español -según el artículo 6.2 de la Ley 48/1960- y la jurisdicción no debe quedar vinculada al "locus delicti", al no haberse ejercitado en la demanda, como se ha expuesto supra, una acción para hacer efectiva una responsabilidad extracontractual, sino contractual -regida por el pacto a que llegaron las partes, designando a los

Tribunales norteamericanos-.

Para agotar la respuesta al planteamiento cumple añadir que, siendo la aeronave una de "las demás" -según el repetido artículo 6.2 de la Ley 48/1960-, la sumisión a la Ley española, como la de abanderamiento, según dispone el artículo 10.2 del Código Civil, alcanzaba a la propiedad y otros derechos reales sobre el medio de transporte de que se trata, materia que es distinta a la que constituye objeto del proceso y, en todo caso, extraña a la cuestión de competencia judicial que se decide.

CUARTO En el motivo tercero del recurso se señalan como infringidos los artículos 6.4 y 12.4 del Código Civil.

Aduce Oasis Internacional Airlines, SA que Delta Airlines, Inc. ha utilizado la cláusula de sumisión y las normas que la permiten, para eludir preceptos imperativos. En particular, señala los artículos 444 -"los actos meramente tolerados y los ejecutados clandestinamente y sin conocimiento del poseedor de una cosa, o con violencia, no afectan a la posesión"- y 446 -"todo poseedor tiene derecho a ser respetado en su posesión; y, si fuere inquietado en ella, deberá ser amparado o restituido en dicha posesión por los medios que las leyes de procedimiento establecen"- ambos del Código Civil, así como el artículo 9 de la Ley de suspensión de pagos, de 26 de julio de 1922, entonces vigente -que contemplaba los efectos de la providencia de admisión a trámite de ese tipo de expediente -.

El motivo debe ser desestimado.

La recurrente vuelve a plantear en él una cuestión que afecta no a la jurisdicción de los órganos judiciales españoles, sino a la Ley sustancial aplicable al fondo del litigio -propriadamente, a un litigio que debería considerarse hipotético, ya que en la demanda no se ejercitan las acciones interdictales de recobro en protección del "ius possessionis" de la demandante, ni las causadas por una supuesta infracción de la "par conditio creditorum"-.

Pero, además, no cabe hablar de fraude de Ley cuando la que se señala como norma de cobertura -esto es, la que permite a las partes someterse a un Tribunal extranjero: artículo 1.255 del Código Civil- es la que debe regular el supuesto fáctico definitivamente, atribuyéndole una protección suficiente o no claudicante.

QUINTO En el motivo cuarto se señala como infringido el artículo 7 del Código Civil, que impone ejercitar los derechos subjetivos conforme a la buena fe y niega protección al abuso de derecho y al ejercicio antisocial del mismo.

Sostiene la recurrente que la actuación de Delta Airlines, Inc. había sido abusiva, al resolver el contrato de arrendamiento y al tomar posesión por su propia autoridad del objeto arrendado.

El motivo debe ser desestimado, ya que en él se vuelve a confundir la cuestión de fondo con la jurisdiccional que ha sido planteada.

SEXTO Como cuestión previa negó la demandada capacidad procesal plena a la demandante, por haber sido declarada en suspensión de pagos.

Dicha declaración no puede ser óbice para la decisión del recurso en los términos señalados, en consideración al objeto del conflicto jurisdiccional planteado y a la vista de la doctrina sentada en las sentencias de 11 de febrero de 1986, 22 de abril de 1987, 20 de febrero de 1995 y 6 de marzo de 1998.

SÉPTIMO La desestimación del recurso provoca la condena en costas de la recurrente, en aplicación del artículo 1.715.3 de la Ley de Enjuiciamiento Civil de 1.881.

Por lo expuesto, en nombre del Rey y por la autoridad conferida por el pueblo

español y su constitución

FALLAMOS

Declaramos no haber lugar al recurso de casación interpuesto por la sindicatura de la quiebra de OASIS INTERNATIONAL AIRLINES, SA, contra la Sentencia dictada, con fecha diez de abril de dos mil, por la Sección Decimocuarta de la Audiencia Provincial de Madrid, con imposición de costas a la recurrente.

- - - -