



**Universidad**  
Zaragoza



# LA RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL DEL FABRICANTE POR PRODUCTOS

---

A propósito del asunto Honeywell y ACSS

**Autora:** Irene Rodríguez Fernández (73131627- E)

**Directora:** Dña. Pilar Diago Diago

-12/05/2015-

# SUMARIO

Abreviaturas .....	3
I. Objeto de estudio .....	4
II. Supuesto de hecho .....	6
1. Relato del accidente .....	8
2. Actuaciones posteriores .....	9
2.1. Informe de la Autoridad alemana de Aviación civil .....	9
2.2. Tramitación ante los órganos jurisdiccionales españoles .....	10
III. Competencia judicial internacional .....	13
1. La doctrina del <i>forum non conveniens</i> y su aplicación al asunto <i>Honeywell</i> y ACSS .....	15
2. La competencia judicial internacional de los Tribunales españoles .....	18
IV. Derecho aplicable .....	20
1. El Convenio sobre ley aplicable a la responsabilidad por productos, hecho en la Haya el 2 de octubre de 1973 .....	24
1.1. Ámbito de aplicación .....	24
a) Ámbito de aplicación espacial .....	24
b) Ámbito de aplicación temporal .....	25
c) Ámbito de aplicación material .....	26
1.2. Reglas para la determinación del Derecho aplicable .....	28
V. Conclusiones .....	33
VI. Bibliografía .....	35

# ABREVIATURAS

ACSS	<i>Aviation Communications and Surveillance Systems</i>
AP	Audiencia Provincial
Art.	Artículo
BAL	Bashkirian Airlines
BFU	Oficina Federal Alemana para la Investigación de Accidentes aéreos
CC	Código Civil
CE	Constitución española
DHL	DHL Airways
EEMM	Estados miembros
EEUU	Estados Unidos
FAA	Aviación Civil Americana
FJ	Fundamento jurídico
JPI	Juzgado de Primera Instancia
LEC	Ley de Enjuiciamiento Civil
Núm.	Número
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
SAP	Sentencia de la Audiencia Provincial
SJPI	Sentencia del Juzgado de Primera Instancia
STS	Sentencia del Tribunal Supremo
TCAS	<i>Traffic Alert Collision Avoidance System</i>
TS	Tribunal Supremo
UE	Unión Europea

# I. OBJETO DE ESTUDIO

El presente trabajo se centra en el accidente aéreo acaecido la noche del 1 de julio de 2002, fecha en la que tuvo lugar una colisión en espacio aéreo alemán (Überlingen) entre un avión Tupolev modelo TU-154M de la compañía aérea rusa *Bashkirian Airlines*, cuyo destino era Barcelona (España) y un avión Boeing, explotado por la compañía *DHL Airways*. Ambas aeronaves estaban provistas del sistema anticolidión TCAS.

Los familiares rusos de las víctimas que viajaban en el avión Tupolev interpusieron demanda contra los fabricantes norteamericanos del referido sistema de anticolidión (*Aviation Communications and Surveillance Systems* y *Honeywell Internacional INC*), por cuanto consideraron que el producto era defectuoso y había sido causa directa del accidente aéreo.

Realizada una breve introducción del supuesto de hecho, que será expuesto detalladamente en el epígrafe II del presente trabajo, baste decir que entraron a conocer del fondo del asunto los órganos jurisdiccionales españoles, quienes se pronunciaron en las siguientes sentencias, que examinaremos: a) Sentencia del Juzgado de Primera Instancia número 34 de Barcelona, de 3 de marzo de 2010 (EDJ 2010/397225); b) Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (sección 17ª), de 7 de mayo de 2012 (EDJ 2012/159789); c) Sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo, de 13 de enero de 2015 (EDJ 2015/5828).

A la vista de los hechos, cabe preguntarse ¿por qué son competentes los Tribunales españoles, si el supuesto de hecho tiene una escasa vinculación con el Estado español? Nótese que el único lazo con España es que la aeronave estaba llamada a aterrizar en Barcelona (destino). Por el contrario, sí revela un vínculo más estrecho con Estados Unidos (lugar en donde radica el domicilio social de las codemandadas), Rusia (lugar donde radica el domicilio de los demandantes) o, incluso, Alemania (lugar donde se produce el daño).

Este interrogante será despejado en el epígrafe III, donde se procederá a la determinación de la competencia judicial internacional.

Una vez determinada la competencia judicial internacional, nos sumergiremos en el segundo de los sectores del Derecho internacional privado, esto es, el Derecho aplicable. Por tanto, será necesario establecer el régimen jurídico de fondo que habrá de aplicarse a la situación privada internacional descrita. Este extremo será examinado en el epígrafe IV<sup>[1]</sup>.

En consecuencia, se trata de analizar el asunto expuesto desde una perspectiva de Derecho internacional privado, como podrá observar el lector. Daremos respuesta, así, a dos de los sectores que constituyen el objeto de esta rama del Derecho, la competencia judicial internacional y el Derecho aplicable a la relación jurídica internacional existente entre los familiares de los finados y los fabricantes del sistema anticolidión TCAS. No interesa, por tanto, el procedimiento seguido contra la aerolínea *Bashkirian Airlines*, seguido también ante los Tribunales españoles; ni tampoco el procedimiento seguido en Suiza contra la compañía encargada de gestionar el control del tráfico aéreo.

---

<sup>[1]</sup> Al comienzo de cada epígrafe se concretará el objeto del mismo para facilitar el análisis de la materia.

## II. SUPUESTO DE HECHO

Con el fin de acercar al lector a la problemática que en los epígrafes posteriores se pondrá de manifiesto, este apartado tiene por **objeto** la exposición sucinta de los hechos de los que trae causa las sentencias examinadas.

Téngase en cuenta que en el presente epígrafe tan sólo constan aquellos hechos que, a efectos de este trabajo, interesan y, por tanto, se reflejan únicamente los aspectos que puedan tener incidencia en aras a la determinación de la competencia judicial y Derecho aplicable.

Siendo las 21 horas, 35 minutos y 32 segundos del 1 de julio de 2002, un avión Tupolev modelo TU-154M de la compañía rusa *Bashkirian Airlines* (en adelante, BAL) colisionó en pleno vuelo y en espacio aéreo alemán, concretamente, en Überlingen, localidad alemana ubicada en la orilla norte del lago de Constanza, contra la aeronave Boeing modelo B757-200, explotada por la compañía *DHL Airways* (en lo sucesivo, DHL).

El avión Tupolev se disponía a realizar el trayecto Moscú (Rusia) – Barcelona (España), mientras que la aeronave Boeing partía de Bérgamo (Italia) con destino Bruselas (Bélgica); si bien, las referidas trayectorias nunca pudieron ser completadas.

Ambas aeronaves estaban equipadas con el **sistema TCAS II versión 7** (*Traffic Alert Collision Avoidance System*), que es un aparato de advertencia anticolidión que funciona independientemente de tierra, del dispositivo de navegación de la aeronave y de los pilotos; si bien, opera coordinadamente con el mismo dispositivo de la aeronave respecto de la cual puede existir riesgo de colisión, de manera que, en caso de trayectorias potencialmente concurrentes, uno de los dispositivos ordena a la tripulación ascender (*climb*) y el otro dispositivo ordena a la otra aeronave descender (*descend*).

Si, pese a las instrucciones emitidas, las aeronaves prosiguen en su trayectoria de colisión<sup>[2]</sup>, el sistema invierte las instrucciones originariamente emitidas, esto es, formula lo que se denomina como «*reversal RA*».

---

<sup>[2]</sup> Esta situación puede tener lugar, por ejemplo, cuando una de las aeronaves se aparta de las órdenes que emite el sistema TCAS.

A través de este modo proceder, el sistema TCAS II versión 7 contribuye a aumentar la separación vertical entre las aeronaves en conflicto mediante la emisión de las mencionadas órdenes, que podemos subsumir bajo la denominación de «avisos resolutorios» (RA)<sup>[3]</sup>.

Realizada esta primera introducción, cabe preguntarse **por qué se produjo la colisión de las aeronaves**, lo que nos lleva a cuestionarnos, a su vez, **en qué medida contribuyó el sistema TCAS a la producción del accidente aéreo** acaecido la noche del 1 de julio de 2002, de forma que, sólo siguiendo esta secuencia, podremos determinar si, efectivamente, estaba expedita esta vía de reclamación a favor de la parte demandante, esto es, si estaban facultadas, como se adelantaba en la introducción del presente estudio, para exigir a *Aviation Communications and Surveillance Systems* (en lo sucesivo, ACSS) y HONEYWELL INTERNACIONAL INC (en adelante, *Honeywell*) algún tipo de responsabilidad derivada del accidente de aviación, al ostentar las entidades demandadas la condición de diseñadoras y fabricantes del sistema de seguridad TCAS.

Nos detenemos, a continuación, en el **relato del accidente**, partiendo de los hechos considerados probados por los órganos jurisdiccionales españoles<sup>[4]</sup> para, a continuación, exponer las actuaciones que tuvieron lugar con ocasión de la colisión aérea.

---

<sup>[3]</sup> Para la consecución de tal objetivo, el sistema TCAS aprovecha los transpondedores (modos C y S) de otras aeronaves como fuente de información. Además, dispone de dispositivos de emisión, recepción y marcación propios, así como de un ordenador para un cálculo rápido de las trayectorias de vuelo, que permite, asimismo, la generación de órdenes a los pilotos.

<sup>[4]</sup> *Vid.* FJ 7º de la Sentencia del Juzgado de Primera Instancia número 34 de Barcelona, de 3 de marzo de 2010 (EDJ 2010/397225)

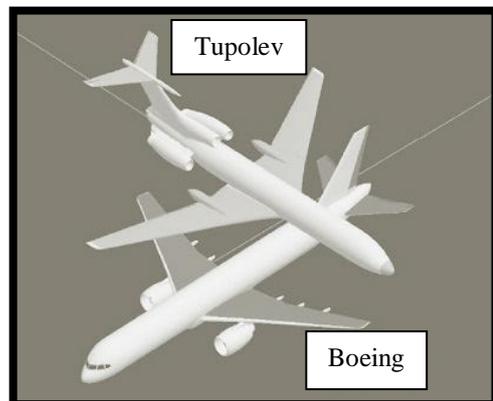
# 1. RELATO DEL ACCIDENTE

El avión Boeing B757-200 despegó a las 21:06 horas de Bérgamo (Italia). Durante el vuelo, a las 21:34:42 horas, el TCAS de abordo advertía a la tripulación sobre un posible conflicto de tráfico, con el aviso de tráfico (TA) «*traffic, traffic*». Simultáneamente, la misma orden genera el TCAS del avión Tupolev, que había emprendido el vuelo desde Moscú a las 18:48 horas.

Transcurridos 14 segundos, esto es, a las 21:34:56 horas, la tripulación del Boeing recibe aviso de resolución (RA) por el que se ordena a la tripulación descender («*descend, descend*»); mientras que sistema TCAS del Tupolev genera, como es obvio, un RA por el que se ordenaba ascender («*climb, climb*»).

A las 21:35:10 horas, es decir, 14 segundos después, el sistema TCAS ordenaba realizar a la tripulación del Boeing un descenso más pronunciado, orden esta que fue seguida por el piloto. Si bien, una situación muy distinta tenía lugar en el Tupolev, en donde reinaba la confusión. Efectivamente, tras el RA emitido a las 21:34:56 horas por el que se ordenaba ascender, tres segundos después (21:34:59 horas), el controlador aéreo de SKYGUIDE AG<sup>[5]</sup> advertía de la necesidad de descender, motivo por el cual el piloto, pese a la desconcertante situación, comienza la operación de descenso. No obstante, 25 segundos después (21:35:24), la tripulación del Tupolev recibe uno nuevo RA del TCAS, contradictoria también con la orden dada por el controlador aéreo. En concreto, se ordenaba aumentar el ascenso («*increase climb*»).

Finalmente, es a las 21:35:32 horas cuando se produce la colisión de ambas aeronaves a 34.890 pies de altitud y en espacio aéreo alemán<sup>[6]</sup>.



Representación gráfica de la colisión<sup>[7]</sup>

<sup>[5]</sup> SKYGUIDE AG, es la compañía suiza que, en ese momento, gestionaba, por delegación del gobierno alemán, el control del tráfico aéreo de la zona en que tuvo lugar el accidente

<sup>[6]</sup> Se desprende, por tanto, del relato fáctico que, pese a que el Boeing siguió las instrucciones del sistema TCAS, el Tupolev, ante las órdenes manifiestamente contradictorias del TCAS y del controlador aéreo, prioriza las dadas por este último, produciéndose, consecuentemente, la colisión.

<sup>[7]</sup> Fuente: <http://www.extracrew.com/v2/informacion/noticias/22734-indemnizaciones-millonarias-por-el-accidente-del-lago-constanza>

En el avión Tupolev modelo TU-154 M viajaban sesenta y nueve personas (doce tripulantes y cincuenta y siete pasajeros, en su mayoría niños y jóvenes); mientras que, a bordo del avión Boeing modelo B757-200, volaban únicamente, los dos pilotos (comandante y copiloto). Todos fallecieron.

## **2. ACTUACIONES POSTERIORES**

### **2.1. Informe de la Autoridad alemana de Aviación Civil**

¿Cuáles fueron las actuaciones posteriores al catastrófico suceso? Como es lógico, cuando se produce un accidente aéreo, se pone en marcha una investigación que permita esclarecer las causas de su producción. En el caso concreto, la investigación oficial es desempeñada por la Autoridad alemana de Aviación Civil (BFU, Oficina Federal Alemana para la Investigación de Accidentes aéreos), que establece como causas inmediatas del accidente <sup>[8]</sup>:

- 1) La actuación del controlador aéreo, en el sentido de que la infracción de la separación vertical mínima entre ambas aeronaves no fue advertida a tiempo por el control de tráfico aéreo (ATC), de forma que la instrucción para el TU124M (Tupolev de BAL) fue dada en un momento en el que la separación prescrita con el B757-200 (DHL) ya no podía ser garantizada.
- 2) La actuación de la tripulación del Tupolev, en tanto que siguió la instrucción del ATC de descender y continuó haciéndolo aún cuando el TCAS le ordenaba ascender. Esta maniobra fue ejecutada contraviniendo la RA (advertencia resolutoria) generada por el TCAS.

---

<sup>[8]</sup> Junto a lo que la BFU alemana denomina como causas «directas», también identifica una serie de causas que califica como «sistemáticas», a saber, de un lado, la insuficiencia, durante el turno de noche, de controladores aéreos responsables del control total del tráfico en la zona en la que se produjo el accidente; de otro lado, la insuficiente integración del TCAS II en el sistema de navegación que, además, no cumplía en todos los puntos la filosofía del sistema. El sistema de regulación publicado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para el TCAS II, así como las normativas de las autoridades de aviación nacionales y las normas de procedimiento del fabricante del sistema TCAS y de las compañías aéreas no eran uniformes, estaban incompletas y en algunos puntos eran contradictorias.

Véase, a tal efecto, el FJ 7º de la Sentencia del Juzgado de Primera Instancia número 34 de Barcelona, de 3 de marzo de 2010 (EDJ 2010/397225); y FJ 6º de la Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (sección 17ª ), de 7 de mayo de 2012 (EDJ 2012/159789)

## 2.2. Tramitación ante los órganos jurisdiccionales españoles

Teniendo muy presente el informe de la BFU alemana, los familiares de las víctimas del accidente que viajaban en el Tupolev presentaron ante el Decanato de los Juzgados de Barcelona, con fecha de 19 de abril de 2007, demanda de juicio ordinario contra las entidades *Honeywell*, con domicilio social en New Jersey (EEUU) y ACSS, con domicilio social en Arizona (EEUU); demanda que tuvo entrada en el Juzgado de Primera Instancia núm. 3 de Barcelona, siendo registrada como procedimiento ordinario núm. 4247/2007<sup>[9]</sup>.

En el suplico de la demanda, solicitaban al Juzgado que dictare sentencia por la que declarase la responsabilidad de las demandadas por haber concebido, diseñado, fabricado, comercializado, vendido y/o instalado un producto defectuoso, el sistema TCAS II, al no cumplir éste con los estándares de seguridad impuestos por la industria y la normativa. En este sentido, identificaron como **defectos** directamente vinculados y que eran causa final y efectiva del accidente aéreo, los siguientes:

1) **El sistema TCAS no invirtió las órdenes** (*reversal RA*) cuando debió hacerlo, **pese a que se reunieron las condiciones necesarias** para su emisión. La demandada achaca este fallo al propio diseño del aparato, lo que le lleva a concluir que el dispositivo no cumplía las exigencias mínimas establecidas por la Aviación Civil Americana (FAA), de modo que, de haberse producido el *reversal RA*, el accidente con toda probabilidad no se hubiera producido;

2) **El software del dispositivo era defectuoso**, limitaba la operatividad del aparato. Los diseñadores y fabricantes, *Honeywell* y ACSS, eran conocedores de las deficiencias del software del TCAS II, en la lógica de reversión, desde 1995, pero no llegaron a corregirlo.

3) A pesar de que la regulación internacional indicaba claramente que los avisos resolutorios de los TACS son obligatorios y que, en caso de conflicto entre un RA y una orden de tráfico aéreo, como fue el caso, la tripulación debía seguir siempre la instrucción recibida del dispositivo de seguridad; **el Manual del Piloto del TCAS**,

---

<sup>[9]</sup> Téngase en cuenta que, ante los órganos jurisdiccionales españoles y, en concreto, ante el Juzgado de Primera Instancia núm. 41 de Barcelona, los familiares también interpusieron demanda contra la compañía rusa, Bashkirian Airlines, que explotaba dicho avión y contra la compañía Skyguide.

elaborado por los codemandados, no realizaba esta indicación, no quedando claro, tras su lectura, la prioridad en caso de órdenes conflictivas<sup>[10]</sup>.

Con fundamento en estos defectos, ejercita, en primer lugar, contra *Honeywell*, en aplicación del Derecho de Nueva Jersey<sup>[11]</sup>, las siguientes **acciones**:

- 1) **Acción de supervivencia** (*Survival Action*), por la que se reconoce el derecho del sucesor a la obtención un resarcimiento por las lesiones que el difunto sufrió antes de su fallecimiento
- 2) **Acción por muerte injusta** (*Wrongful Death Action*), cuyo objeto es el resarcimiento por los daños pecuniarios sufridos por los parientes del fallecido como consecuencia de la muerte familiar. En la mayoría de los casos, el resarcimiento está limitado al valor monetario razonable de los beneficios que el fallecido hubiera aportado a sus parientes.
- 3) **Daños punitivos**: para obtener una indemnización por los daños punitivos, se requiere que el demandado actúe con intención de dañar al demandante o emplee una conducta ofensiva y ultrajante

En segundo lugar, contra ACSS, en aplicación del Derecho de Arizona<sup>[11]</sup>, ejercita las siguientes acciones:

- 1) **Acción por muerte injusta**: bajo esta acción se permite la indemnización por daños pecuniarios y no pecuniarios:

---

<sup>[10]</sup> Respecto a los defectos alegados por la parte demandante, el Juzgado de Primera Instancia únicamente declaró probado el tercero, esto es, que el manual del piloto del sistema TCAS de las demandadas ACSS y *Honeywell* adolecía de las instrucciones y advertencias adecuadas para conseguir un uso correcto del sistema de seguridad.

No obstante, en apelación, aunque la Audiencia Provincial de Barcelona consideró probado los tres defectos, con posterioridad, la reciente Sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo, de 13 de enero de 2015 (EDJ 2015/5828) consideró probados, únicamente, los defectos número 1 (falta de *RA reversal*) y 3 (inadecuación de las instrucciones y advertencias previstas en el Manual del Piloto), en tanto que, en relación al defecto número 2 (relativo al software), el Tribunal estima la causa de exoneración fundada en la fabricación del producto conforme a las normas imperativas, pues, efectivamente, las demandadas estaban obligadas a fabricar el producto conforme a la autorización de la FAA que le había sido concedida por cumplir las especificaciones técnicas exigidas por las normas imperativas de aviación civil que, todavía no habían autorizado la comercialización de un sistema de anticolidión TCAS que llevara incorporado el software CP112, software que, supuestamente, vendría a corregir los problemas que se producían en relación con el *reversal RA*.

<sup>[11]</sup> Baste en este punto decir que ejercitan las referidas acciones con arreglo al Derecho de Nueva Jersey, en el caso de *Honeywell*, y con arreglo al Derecho de Arizona, en el caso de ACSS, en tanto en cuanto la ley aplicable al objeto del litigio será examinada con detenimiento en el epígrafe IV del presente trabajo.

- a. **Daños pecuniarios:** el beneficiario legal tiene derecho a ser indemnizado por la pérdida sufrida de amor, afecto, consorcio, compañía, protección, disciplina, bienestar y guía, así como por la angustia y la pena personales sufridas por el beneficiario a consecuencia de la muerte del finado
  - b. **Daños no pecuniarios:** el beneficiario legal puede ser resarcido de los daños económicos sufridos, limitados al valor razonable del apoyo y el mantenimiento económico que el finado le habría aportado
- 2) **Daños punitivos:** en el mismo sentido que se prevé en la ley de Nueva Jersey<sup>[12]</sup>.

En contraposición a las pretensiones efectuadas por la parte demandante, tanto *Honeywell* como ACSS se opusieron a la demanda, alegando<sup>[13]</sup>:

- 1) Excepción de **falta de legitimación activa** de los demandantes
- 2) Discrepancias en relación con el **Derecho aplicable** a los hechos
- 3) **Oposición al fondo del asunto**, en tanto que el TCAS no fue responsable o causa directa de la colisión, ni tiene la condición «producto defectuoso», pues las aeronaves contaban con la versión más avanzada y la última certificada por la FAA, de modo que responde al estado de la técnica y de la ciencia en el momento de su puesta en circulación del mercado.

---

<sup>[12]</sup> Por lo que respecta a las acciones entabladas por la actora, los órganos jurisdiccionales españoles coinciden en desestimar las acciones relativas a daños punitivos, por considerarse que las demandadas no tenían intención de dañar. Asimismo, también desestiman la acción de supervivencia, por entender que es imposible determinar si efectivamente entre el impacto y la muerte medió algún lapso de tiempo, que permitiera establecer, en consecuencia, que padeció dolor y sufrimiento antes de fallecer (*vid.* FJ 13º de la SJPI de Barcelona; FJ 8º SAP de Barcelona).

<sup>[13]</sup> No se pretende traer a colación, en este punto, todos los argumentos que las codemandadas alegan en aras a defender tales pretensiones, sino simplemente identificar sintéticamente los puntos en los que éstas centran su defensa. No obstante, por lo que respecta a la primera y segunda de las alegaciones (excepción de falta de legitimación activa y oposición al Derecho que la parte demandada considera de aplicación), sí serán examinados en el presente trabajo. En concreto, para el estudio de este extremo se habilita, como se ha señalado anteriormente, el epígrafe IV.

### III. COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL

Si realizamos, en este momento, un análisis -aunque sea de manera superficial- de los hechos expuestos en el epígrafe precedente, cabe afirmar la escasa vinculación del supuesto de hecho con el Estado español, lo que lleva a cuestionarnos, consecuentemente, la competencia de los Tribunales españoles. Es decir, ¿qué lleva a los demandantes a presentar demanda ante los órganos jurisdiccionales españoles? ¿Ostentan la aptitud legal para el conocimiento de la *litis* derivada de esta situación privada internacional?

Constituye, por tanto, el **objeto** del presente epígrafe, dar respuesta a estas cuestiones, lo que nos invita, asimismo, al estudio de la doctrina del *forum non conveniens*.

Aunque en el epígrafe II se ha señalado que, en fecha de 19 de abril de 2007, los familiares de las víctimas del accidente que viajaban en el Tupolev presentaron demanda ante los órganos jurisdiccionales españoles, lo cierto es que, inicialmente, los demandantes rusos solicitaron la tutela judicial de los Tribunales americanos y, a tal efecto, en 2004 interpusieron diversas demandas en varios Estados de EEUU contra todas aquellas empresas implicadas en la fabricación de los sistemas TCAS y, por tanto, también contra ACSS y *Honeywell*<sup>[14]</sup>.

No es inusual que, por lo que al ámbito de los accidentes aéreos se refiere, los demandantes extranjeros decidan litigar en los Estados Unidos, siempre que exista un punto de conexión con el país, pues son conocedores de que, si su pretensión es enjuiciada por los Tribunales norteamericanos, con toda probabilidad obtendrán indemnizaciones más cuantiosas de las que puedan reconocerles, por ejemplo, los Tribunales europeos.

---

<sup>[14]</sup> HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, A., “Accidentes aéreos y *forum non conveniens*. Algunas cuestiones en torno al asunto *Honeywell* en España”, *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol.4, Nº2, 2012, pp. 310

De hecho, sin ir más lejos, cabe traer a colación el «asunto *Spanair*», en el que como consecuencia de un fallo durante la operación de despegue, perdieron la vida ciento cincuenta y cuatro personas que viajaban en un avión *McDonnell Douglas*, operado por la compañía aérea española *Spanair* y que se disponía a realizar el vuelo Madrid-Gran Canaria. Pues bien, pese a la estrecha vinculación del asunto con el Estado español, los demandantes decidieron litigar -influidos también por abogados norteamericanos que prometían obtener en su favor jugosas indemnizaciones- en Estados Unidos y, a tal efecto, interpusieron varias demandas contra la compañía californiana *McDonnell Douglas* y contra otras empresas fabricantes de componentes aeronáuticos, en reclamación de los daños y perjuicios derivados del accidente de Barajas. Si bien, como sucede en el «asunto *Honeywell* y *ACSS*» con el que, por cierto, comparte muchas notas, finalmente, terminan conociendo del litigio los Tribunales españoles.

Retomemos el asunto objeto del presente estudio. Hemos remontado el inicio del litigio al año 2004, año este en que los familiares de los finados interponen varias demandas en distintos Estados de EEUU, demandas que terminan unificándose en una sola, de la que conoció el *U.S District Court of New Jersey*.

Si, originariamente, los demandantes acuden a los tribunales norteamericanos, ¿por qué terminan declarándose competentes los Tribunales españoles y, por tanto, entran a conocer del litigio? Pues bien, el Juzgado de Primera Instancia núm. 34 de Barcelona entra a conocer del asunto, precisamente, porque el Tribunal del Distrito de Nueva Jersey aplica la doctrina del *forum non conveniens*.

Procedemos, a continuación, a analizar la doctrina del *forum non conveniens* y su aplicación al asunto objeto de estudio.

# 1. LA DOCTRINA DEL *FORUM NON CONVENIENS* Y SU APLICACIÓN AL ASUNTO *HONEYWELL* Y *ACSS*

La doctrina del *forum non conveniens*, propia de países anglosajones como Canadá, Estados Unidos, Inglaterra, etc., tiene su origen en la práctica jurisprudencial escocesa, sin que quede claro si su inicio debe ubicarse en el siglo XVIII o en el XIX<sup>[15]</sup>.

La aplicación de la doctrina del *forum non conveniens* **faculta al Tribunal** (ante el que el demandante ha presentado su demanda) a, pese a disponer en su legislación de un foro de competencia judicial internacional para conocer del litigio, declinar su competencia, si entiende que existe una jurisdicción extranjera mejor situada<sup>[16]</sup> y, por tanto, entiende que concurre un foro alternativo más adecuado que el elegido, inicialmente, por el demandante<sup>[17]</sup>.

Así, el citado expediente se configura como un **mecanismo corrector de la competencia judicial internacional**, en la medida en que permite al demandado disputar la elección del foro de competencia efectuada por el demandante. Supone, así, una herramienta de protección del demandado quien, dada la concurrencia de foros, se encuentra en la desventajosa situación de poder ser demandado ante los Tribunales de diversos Estados, multiplicándose la diversidad de foros, cuanto mayor es el grado de heterogeneidad de la relación jurídica privada, que se traduce en un mayor abanico de opciones para el demandante, quien podrá interponer demanda ante los Tribunales de uno u otro Estado, según sus intereses.

Por cuanto corresponde una herramienta de defensa del demandado, habrá de ser éste quien haga uso de este expediente. Esto es, **la aplicación del *forum non conveniens* se produce a instancia del demandado**<sup>[18]</sup>.

---

<sup>[15]</sup> Existen posiciones enfrentadas en relación a este extremo, como así detalla HERRANZ BALLESTEROS, M. en su obra *El forum non conveniens y su adaptación al ámbito europeo*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2011, pp. 29-30.

Por lo que a EEUU se refiere, el origen de la doctrina *forum non conveniens* se halla en el asunto *Gulf Oil v. Gilber* 330 US 501, 506-505 (1947), aunque es, por primera vez, en el asunto *Piper Aircraft Co. V. Reyno* 454 U.S. 25 (1981), cuando dicha doctrina es aplicada a una relación privada internacional, en la que concurren, por tanto, elementos de extranjería.

<sup>[16]</sup> CALVO CARAVACA, A.L. y CARRASCOSA, J., *Derecho Internacional Privado*, vol.I, 15ª ed., Comares, Granada, 2014, pp. 308-310

<sup>[17]</sup> Durante la exposición de la doctrina del *forum non conveniens*, nos referiremos a «primer tribunal» para aludir al órgano jurisdiccional elegido por el demandante; mientras que para aludir al órgano jurisdiccional elegido por el demandado, utilizaremos la expresión «segundo Tribunal» o «Tribunal alternativo»

<sup>[18]</sup> Esta última afirmación ha de ser matizada, en la medida en que, en ocasiones, ha sido el Tribunal quien ha aplicado de oficio esta excepción, sin que el demandado lo haya, entonces, solicitado. De hecho,

Efectivamente, en el asunto que nos incumbe, son los demandados, *Honeywell* y ACSS, quienes instan la declinación de la competencia de los Tribunales. Matizar que los demandados no alegan la incompetencia del Tribunal de Nueva Jersey, sino que su actuación está dirigida a defender, como se ha señalado anteriormente, la existencia de un foro alternativo más adecuado para conocer el asunto. En este sentido, las demandadas probaron la adecuación del foro, alegando que los Tribunales españoles estaban mejor posicionados, en tanto en cuanto existía ya un proceso pendiente en España contra la compañía aérea, BAL.

Demostrada la adecuación del foro propuesto por la parte demandada para sustanciar el procedimiento, es cuando el Tribunal vendrá a ejercer la discrecionalidad que esta figura le confiere. No obstante, para que los órganos jurisdiccionales puedan aplicar la doctrina del *forum non conveniens* y rechazar a entrar a conocer del asunto, es necesario que se cumplan los **requisitos** que, a continuación, se exponen<sup>[19]</sup>:

a) **Los Tribunales ante los que el demandante presenta la demanda han de ser competentes**, es decir, ha de existir una norma de competencia previa que les habilite para conocer del asunto. Recuérdese, a tal efecto, que las codemandadas se encuentran domiciliadas en Estados Unidos, motivo este por lo que el Tribunal del Distrito de Nueva Jersey fundamenta su competencia.

b) Declarados competentes para conocer del asunto, deberán **examinar si procede -o no- la aplicación del *forum non conveniens*** instado por el demandado. Para ello, deberá examinarse **si el foro alternativo** propuesto **es adecuado** -o no- para sustanciar el procedimiento<sup>[20]</sup>. Es decir, el Tribunal de Nueva Jersey, a la vista de los hechos, tendrá que pronunciarse acerca de si el Tribunal español está mejor situado para conocer del litigio. Para su apreciación, la *praxis* norteamericana, ha venido

---

esta posibilidad se ha reflejado en los artículos 8 y 9 del Convenio de la Haya, de 19 de octubre de 1996, relativo a la Competencia, la Ley Aplicable, el Reconocimiento, la Ejecución y la Cooperación en materia de Responsabilidad Parental y de Medidas de Protección de los Niños.

<sup>[19]</sup> HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, A., “Accidentes aéreos y *forum non conveniens*. Algunas cuestiones en torno al asunto *Honeywell* en España”, *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol.4, Nº2, 2012, pp. 311-312

<sup>[20]</sup> En el ámbito de los accidentes aéreos, en principio, **si el demandante se encuentra domiciliado en EEUU y el demandado es extranjero**, existe una presunción a favor del demandante, en el sentido en que se entiende que el foro elegido por la parte actora es el más adecuado. Por el contrario, **si es el demandante es extranjero**, como sucede en el asunto que examinamos, esta presunción decae, como así se pone de manifiesto en la sentencia *Gulf Oil Corp. V. Gilbert* 330 U.S 501 (1947): «*unless the balance is strongly in favor of the defendant, the plaintiffs choice of forum should rarely be disturbed*» y sentencia *Piper Aircraft Co. V. Reyno*, 454 U.S 235 (1981): «*a foreign plaintiff choice deserves less deference*».

distinguiendo un elenco de intereses públicos e intereses privados, que los Tribunales habrán de ponderar.

Así, partiendo de las sentencias *Gulf Oil v. Gilber* y *Piper Aircraft Co. V. Reyno* cabe distinguir entre «intereses públicos» e «intereses privados»: por un lado, bajo la denominación «**intereses públicos**» quedan comprendidos aspectos como: el balance de los intereses del Estado elegido por el demandante en decidir sobre la *litis*; la ley aplicable; costes económicos del proceso para la sociedad del país en que el procedimiento se desarrolla, etc. Por otro lado, bajo la denominación «**intereses privados**» quedan comprendidos aspectos como: la facilidad en el acceso a las pruebas, adecuación del proceso a la acción, costes de asistencia de los testigos y, en general, cualquier elemento que pudiere incidir en el coste y duración del proceso<sup>[21]</sup>.

c) **Si el Tribunal**, realizada la ponderación en su conjunto de los intereses públicos y privados, **considera que el foro propuesto por el demandado es más adecuado, procederá a rechazar el conocimiento del asunto**. Ahora bien, deberán cumplirse dos condiciones: en primer lugar, que el demandado acepte la competencia del Tribunal alternativo; y, en segundo lugar, que en caso de que el segundo Tribunal se declare incompetente, el primer Tribunal tendrá que entrar a conocer sobre el fondo del asunto.

**¿Aplicó el Juez del Distrito de Nueva Jersey la doctrina del *forum non conveniens* al «asunto *Honeywell* y *ACSS*»?**

La respuesta ha de ser afirmativa. Efectivamente, el Juez del Distrito de Nueva Jersey, en la sentencia *Faat v. Honeywell Int'l Inc*, No. Civ. A. 04-4333, at 1-7 (D.N.J. Oct. 5, 2005), teniendo en cuenta los intereses en juego, aplica la referida doctrina al entender que los Tribunales españoles resultaba un foro más apropiado para conocer de la demanda formulada por los familiares de los pasajeros fallecidos, en tanto en cuanto los órganos jurisdiccionales españoles estaban ya conociendo de las acciones ejercitadas por dichos perjudicados contra la compañía aérea rusa, BAL, lo que facilitaría el acceso al material probatorio (interés privado). Asimismo, la mayoría de los testigos se encontraban en territorio europeo, lo que implicaría una reducción de los costes del

---

[21] OTERO GARCÍA-CASTRILLÓN, C., “Problemas de aplicación de las normas de competencia judicial internacional en el Derecho español y comunitario: reflexiones en torno al *forum non conveniens*”, *Revista de la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense*, núm. 94, 2000, pp. 6

litigio (interés privado). Finalmente, como argumento más cuestionable, el Tribunal del Distrito de Nueva Jersey aprecia que el Estado español tiene interés en conocer del litigio, en la medida en que el avión Tupolev tenía como destino España<sup>[22]</sup>.

Por todos estos motivos, el Tribunal americano rechazó su competencia, emplazando a los demandantes a interponer la demanda ante los Tribunales españoles, en el plazo de 120 días a la notificación de su resolución.

Afirmada la aplicación de la doctrina del *forum non conveniens* al caso concreto, cabe matizar que la competencia del tribunal alternativo (tribunal español) se verificará de conformidad con las normas de competencia judicial internacional vigentes en territorio español, lo que nos lleva a sumergirnos en el siguiente apartado.

## **2. LA COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL DE LOS TRIBUNALES ESPAÑOLES**

El Reglamento 1215/2012 del Parlamento europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (en adelante BRUSELAS I *bis* o Reglamento 1215/2012), constituye el instrumento legal internacional de mayor importancia para la determinación de la competencia judicial internacional de los tribunales de todos los Estados miembros de la Unión Europea, visto el amplio sector material que regula («materia civil y mercantil»)<sup>[23]</sup>. No obstante, téngase en cuenta que dicho Reglamento no es de aplicación en el caso concreto, en tanto que entró en vigor el 10 de enero de 2015, lo que implica que para el «asunto *Honeywell* y *ACSS*» será de aplicación el Reglamento 44/2001 del Consejo, de 22 diciembre 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (en adelante BRUSELAS I o Reglamento 44/2001).

---

[22] HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, A., “Accidentes aéreos y *forum non conveniens*. Algunas cuestiones en torno al asunto *Honeywell* en España”, *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol.4, Nº2, 2012, pp. 312

[23] CALVO CARAVACA, A.L./ CARRASCOSA GONZÁLEZ, J: *Derecho internacional privado*, Vol. I, 14ª Ed., Granada, Comares, 2014 pp. 167-169

Atendiendo a los hechos expuestos en el Epígrafe II, cabe afirmar que los Tribunales españoles tan sólo pueden declararse competentes por aplicación del artículo 24 BRUSELAS I (actual art. 26 BRUSELAS I *bis*), que regula la sumisión tácita. Pues, téngase en cuenta que, atendiendo a la materia que es objeto de litigio, en primer lugar, no nos movemos en el ámbito de competencias exclusivas (art. 22 BRUSELAS I); y, en segundo lugar, los codemandados no están domiciliados en un Estado miembro, lo que nos lleva a preguntarnos, automáticamente, si las partes (demandante y demandado), estando domiciliadas en terceros Estados, pueden someterse a la jurisdicción de un Estado miembro. Pues bien, partiendo de que el artículo 24 BRUSELAS I no señala que una de las partes deba estar domiciliado en un Estado miembro, a diferencia de lo que el art. 23 prevé para la sumisión expresa, la mayor parte de la doctrina entiende que el artículo 24 opera con independencia de del domicilio de las partes, pudiendo aplicarse, por tanto, aunque éstas estén domiciliadas en terceros Estados («tesis expansiva»)<sup>[24]</sup>, como sucede en el «asunto *Honeywell y ACSS*». Por lo que respecta, al Reglamento 1215/2012 (vigente en la actualidad), la polémica relativa al domicilio de las partes como requisito de la sumisión tácita, queda resuelta, en la medida en que ya no sólo no exige la domiciliación de, al menos, una de las partes en un Estado miembro como requisito para la sumisión tácita; sino que tampoco exige dicho requisito en relación a la sumisión expresa.

En consonancia con lo expuesto cabe afirmar que, pese a la escasa vinculación del supuesto de hecho con el territorio español, cabe estimar la competencia de los Tribunales españoles. De hecho, la parte demandante presentó demanda, en fecha de 19 de abril de 2007, ante los órganos jurisdiccionales españoles, sin que las codemandadas impugnaran, con posterioridad, la competencia judicial internacional de los tribunales españoles, entre otras cosas, porque se habían comprometido ante el Tribunal del Distrito de Nueva Jersey someterse a los Tribunales españoles.

---

<sup>[24]</sup> CALVO CARAVACA, A.L y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., “Sumisión tácita como foro de competencia judicial internacional y el artículo 24 del Reglamento 44/2001 de 22 de diciembre de 2000”, *Revista Colombiana de Derecho Internacional*, 2004, pp. 66-72.

## IV. DERECHO APLICABLE

En la contestación a la demanda, tanto ACSS como *Honeywell*, se oponen a la ley (en puridad, leyes) alegada(s) por la actora sobre la(s) que sustenta las pretensiones contenidas en el escrito de demanda. De hecho, este extremo es objeto de discusión en cada una de las instancias.

Constituye, por tanto, el **objeto** del presente epígrafe determinar el Derecho aplicable a los hechos anteriormente expuestos.

Determinada la competencia judicial a favor de los órganos jurisdiccionales españoles, cabe preguntarse ¿cuál es, entonces, el Derecho aplicable a la situación privada internacional? Para responder a este interrogante tendremos que acudir, lógicamente, a las normas de Derecho aplicable, que tienen por finalidad la «*determinación del régimen jurídico sustancial o de fondo de las situaciones privadas internacionales*»<sup>[25]</sup>. Se trata, por tanto, de concretar cuál es la Ley estatal aplicable al fondo del asunto.

La parte demandante fundamenta sus pretensiones materiales en el Derecho de Nueva Jersey, respecto a *Honeywell*; y en el Derecho de Arizona, respecto a ACSS<sup>[26]</sup>. Pero, ¿cómo llega la actora a este razonamiento?

Para dar respuesta a esta pregunta debemos, con carácter previo, identificar el instrumento jurídico que es de aplicación, por lo que habrá que determinar si el relato fáctico que se ha detallado en el epígrafe segundo entra dentro del ámbito de aplicación del mismo y, sólo si la respuesta es afirmativa, su articulado y, por tanto, las normas de conflicto que prevea, nos permitirá identificar el concreto ordenamiento jurídico estatal que regirá la situación privada internacional. Se observa, en consecuencia, que nos encontramos con un problema de calificación, que consiste en la «*subsunción de un*

---

<sup>[25]</sup> CALVO CARAVACA, A.L. y CARRASCOSA, J., *Derecho Internacional Privado*, vol.I, 15ª ed., Comares, Granada, 2014, pp. 43

<sup>[26]</sup> FJ 1º de la SJPI de Barcelona

‘supuesto fáctico’, una concreta situación privada internacional, en el concepto jurídico empleado como supuesto de hecho por la norma de conflicto»<sup>[27]</sup>.

Matizado ello, en el caso concreto, la demandante considera aplicable el Convenio sobre la ley aplicable a la responsabilidad por productos, hecho en la Haya el 2 de octubre de 1973 (en adelante, Convenio o Convenio de la Haya de 1973), ratificado por España mediante Instrumento publicado en el BOE de 25 de enero de 1989, en tanto que accionan contra las demandadas imputándoles responsabilidad por haber concebido, diseñado, fabricado, comercializado, vendido y/o instalado un producto defectuoso, el sistema TCAS II, aparato de seguridad que fue causa directa del accidente aéreo.

En contraposición, tanto ACSS como *Honeywell*, niegan sistemáticamente la aplicación del Convenio<sup>[28]</sup>. En resumen, los argumentos expuestos por ambas para sustentar su oposición son:

En primer lugar, consideran que no resulta de aplicación el Convenio de la Haya de 2 de octubre de 1973, en tanto que la acción ejercitada por la actora no se basa en el carácter defectuoso del sistema anticolidión TCAS instalado en las aeronaves, sino en su supuesta falta de utilidad, ya que el producto no generó riesgo alguno en los aviones implicados. Por tanto, el supuesto de hecho no es incardinable en el ámbito de aplicación del Convenio.

En segundo lugar, no siendo de aplicación el Convenio, entienden que debería aplicarse el art. 10.9 del Código Civil español<sup>[29]</sup>, que determinaría la aplicación de la «*lex loci delicti comissi*» y, por tanto, la aplicación de la Ley alemana, en tanto que el accidente aéreo tiene lugar en espacio aéreo alemán.

No obstante lo anterior, consideran que, al no haberse probado el contenido del Derecho alemán, procedería bien, la desestimación de la demanda; o bien, la aplicación

---

<sup>[27]</sup> CALVO CARAVACA, A.L. y CARRASCOSA, J., *Derecho Internacional Privado*, vol.I, 15ª ed., Comares, Granada, 2014, pp.407

<sup>[28]</sup> La oposición de ambas demandadas a la aplicación del Convenio de la Haya es constante durante el procedimiento. Y, de hecho, así se refleja en las tres sentencias analizadas. A tal efecto, puede acudirse al:

- FJ 1º, 2º, 3º y 5º de la SJPI de Barcelona
- FJ 1º y 3º de la SAP de Barcelona
- FJ 15º y 16º de la sentencia del TS

<sup>[29]</sup> Artículo 10.9 CC: «*Las obligaciones no contractuales se regirán por la ley del lugar donde hubiere ocurrido el hecho de que deriven*».

del Derecho del foro, esto es, el Derecho español<sup>[30]</sup>. Se presenta, por tanto, un problema de prueba del Derecho extranjero que se suscita dentro del procedimiento que se sigue en España.

Detengámonos en este último aspecto: partimos de la máxima «*lex fori regit processum*», que implica que el Tribunal nacional que se ha declarado competente, llevará a cabo el proceso de conformidad con la ley procesal vigente en su territorio. En nuestro caso, será de aplicación la Ley de Enjuiciamiento Civil (LEC). Efectivamente, el art. 3 LEC señala: «*con las solas excepciones que puedan prever los Tratados y Convenios internacionales, los procesos civiles que se sigan en el territorio nacional se regirán únicamente por las normas procesales españolas*».

Por lo que a la prueba del Derecho extranjero se refiere, la regulación se contiene en el art. 281.2 LEC: «*También serán objeto de prueba la costumbre y el derecho extranjero. La prueba de la costumbre no será necesaria si las partes estuviesen conformes en su existencia y contenido y sus normas no afectasen al orden público. El derecho extranjero deberá ser probado en lo que respecta a su contenido y vigencia, pudiendo valerse el tribunal de cuantos medios de averiguación estime necesarios para su aplicación*».

En consecuencia, el **Derecho extranjero debe probarse** por los medios de prueba idóneos que establezca expresamente el Derecho procesal español.

**¿Quién debe probar el Derecho extranjero?** La prueba del Derecho extranjero se realiza a instancia de parte, en tanto que, en primer lugar, se trata de un mero hecho procesal y no un Derecho; y, en segundo lugar, precisamente porque el Derecho extranjero es «extranjero», lo que implica que los Tribunales, en este caso, los españoles no están obligados a conocer el Derecho extranjero. El principio *jura novit curia* sólo alcanza al Derecho nacional.

No obstante, debe señalarse que este modelo de aplicación del Derecho extranjero a instancia de parte, se ha visto suavizado, en la medida en que el Tribunal que conozca del litigio podrá utilizar cuantos medios de averiguación estime oportunos para la prueba del Derecho extranjero, tal y como dispone el art. 282 LEC. No obstante, el órgano jurisdiccional estará

---

<sup>[30]</sup> Sobre la aplicación judicial del Derecho extranjero puede acudir al Manual de Derecho Internacional Privado de CARRASCOSA GONZÁLEZ y CALVO CARAVACA, quienes realizan un estudio soberbio sobre la materia: CALVO CARAVACA, A.L. y CARRASCOSA, J., *Derecho Internacional Privado*, vol.I, 15ª ed., Comares, Granada, 2014, pp. 467-520

obligado a probar de oficio el Derecho extranjero, cuando exista una imposibilidad de las partes de probar de buena fe el Derecho extranjero, dándose así cumplimiento al principio de tutela judicial efectiva, previsto en el art. 24 CE.

**¿Cuáles son las consecuencias jurídicas de la falta de acreditación del Derecho extranjero?** El legislador guarda silencio al respecto. Respecto a esta laguna legal, los Tribunales pueden adoptar distintas posturas ante esta falta de acreditación:

- Aplicar de oficio del Derecho extranjero, lo que raramente ocurrirá
- Aplicar sustitutivamente el Derecho material español. Si bien, ello supondría una vulneración del carácter imperativo de las normas de conflicto, recogido en el art. 12.6 CC. Además, comportaría una alta inseguridad jurídica, pues no se podría saber, *a priori*, cuál es el Derecho aplicable a una situación privada internacional, al mismo tiempo que favorecería conductas estratégicas y antijurídicas de las partes que, conocedoras de que una situación se rige por un Derecho extranjero, invocan el Derecho español como aplicable.
- Desestimar la demanda

En el caso concreto, las demandadas apoyan sus pretensiones en las dos últimas posturas, lo que significaría, **a)** bien que si no se alega ni se prueba el Derecho extranjero (el Derecho alemán) al que remite la norma de conflicto (el art. 10.9 CC), es aplicable, entonces, el Derecho material español; **b)** o bien que, como el Derecho alemán es el aplicable al fondo del asunto, y no ha sido alegado ni probado, sino que, por el contrario sí se alega y se prueba el Derecho de Nueva Jersey y Arizona (que consideran no aplicables), el Tribunal debe dictar sentencia por la que se desestime todas las pretensiones de la parte actora. Es decir, como la actora no ha probado ni alegado el Derecho alemán, deberá desestimarse la demanda.

Expuestas las pretensiones de las partes que orbitan sobre la Ley aplicable, es conveniente realizar una breve presentación del Convenio de la Haya de 1973, a fin de estudiar el ámbito de aplicación del mismo, así como las reglas para la determinación de la Ley aplicable, que contiene.

Dicha presentación se realizará paralelamente al análisis del asunto que nos concierne, pues, como se ha señalado con anterioridad, sólo siguiendo esta metodología

podremos determinar si el relato fáctico que se ha detallado en el epígrafe segundo puede subsumirse en el ámbito de aplicación del Convenio, objeto de estudio.

## **1. EL CONVENIO SOBRE LEY APLICABLE A LA RESPONSABILIDAD POR PRODUCTOS, HECHO EN LA HAYA EL 2 DE OCTUBRE DE 1973**

### **1.1. Ámbito de aplicación**

Con carácter previo al estudio del ámbito de aplicación surge un interrogante al que habrá que dar respuesta, y es que **¿por qué aplica el citado Convenio y no el Reglamento (CE) nº 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de julio de 2007, relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales («ROMA II»)?**

Pues bien, la solución a este interrogante la encontramos en el artículo 28 ROMA II, artículo que hace prevalecer sobre el Reglamento todos aquellos Convenios internacionales concluidos entre Estados miembros y terceros Estados, que hayan sido celebrados con anterioridad al 11 de julio de 2007<sup>[31]</sup>.

Despejada esta incógnita, nos centramos en el ámbito de aplicación del Convenio de la Haya de 1973<sup>[32]</sup>.

#### **a) Ámbito de aplicación espacial**

Se aplica a todos los Estados que han ratificado el Convenio. En concreto, actualmente, ha sido firmado por trece países (Bélgica, España, Finlandia, Francia,

---

<sup>[31]</sup> El art. 10.9 CC no es de aplicación, por cuanto está desplazado por la normativa específica en esta materia, esto es, tanto por ROMA II, como por el Convenio de la Haya de 1973.

<sup>[32]</sup> Con carácter previo, señalar que la Directiva 85/374/CEE, de 25 de julio de 1985, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros en materia de responsabilidad por los daños causados por productos defectuosos, no contiene regla alguna sobre su aplicación en casos internacionales, sino que, simplemente, viene a armonizar las legislaciones nacionales de los distintos EEMM.

Holanda, Italia, Luxemburgo, Noruega, Portugal y, como sucesoras de la antigua República Federal Socialista de Yugoslavia: Croacia, Serbia y Montenegro, Eslovenia y Macedonia), si bien, Bélgica, Italia y Portugal todavía no lo han ratificado<sup>[33]</sup>.

## **b) Ámbito de aplicación temporal**

El ámbito de aplicación temporal aparece recogido en el art. 20 del Convenio que señala:

*«El presente Convenio entrará en vigor el primer día del tercer mes civil siguiente al depósito del tercer instrumento de ratificación, aceptación o aprobación previsto en el artículo 17, párrafo 2.*

*Con posterioridad, el Convenio entrará en vigor:*

*Para cada Estado signatario que lo ratifique, acepte o apruebe después, el primer día del tercer mes civil después del depósito del instrumento de ratificación, aceptación o aprobación;*

*Para el Estado que se adhiera, el primer día del tercer mes civil después del depósito de su instrumento de adhesión;*

*Para los territorios a los que se hubiere extendido el Convenio de conformidad con el artículo 19, el primer día del tercer mes civil después de la notificación contemplada en el presente artículo».*

Por lo que a España respecta, firmó el Convenio el 11 de marzo de 1987. Fue ratificado el 23 de noviembre de 1988. Si bien, formuló reserva por la que el Convenio entraría en vigor, de forma general, el 1 de febrero de 1989, de conformidad con lo establecido en el citado artículo 20.

---

<sup>[33]</sup> Puede verse el estado de ratificación de los Estados firmantes del Convenio en la página web de la Conferencia de La Haya: [http://www.hcch.net/index\\_es.php?act=conventions.status&cid=84](http://www.hcch.net/index_es.php?act=conventions.status&cid=84)

### c) **Ámbito de aplicación material**

Este Convenio se aplica para determinar la Ley aplicable a la **responsabilidad** de los fabricantes de productos acabados o de componentes, productores de productos naturales, proveedores de productos y otras personas, comprendidos los reparadores y almacenistas, la cadena comercial de preparación y de distribución de un producto, **por los daños causados por un producto** (arts. 1 y 3 Convenio).

Ahora bien, quedan **excluidos** los **daños** producidos por un producto si éste ha sido transferido al destinatario final por la persona a la que se imputa la responsabilidad (art.1.II Convenio), pues, en ese caso, estaríamos en el ámbito de las obligaciones contractuales y sería de aplicación el Reglamento (CE) nº 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (ROMA I).

Téngase en cuenta, asimismo, que el Convenio tiene **carácter erga omnes**, lo que implica que el mismo se aplicará incluso cuando la legislación aplicable no sea la de un Estado contratante (art. 11). Además se aplica con independencia de cuál sea la jurisdicción o la autoridad que haya de conocer del asunto (art. 1).

El Convenio contiene definiciones propias y, de hecho, aporta una definición autónoma de «producto», «daño» y «persona» (art. 2). Ello parece pasar por desapercibido para las partes demandadas, quienes niegan la aplicación del Convenio, por cuanto consideran, en primer lugar, que no existe relación de causalidad entre el producto y el resultado dañoso y, en segundo lugar, que el sistema anticolidión TCAS no tiene la consideración de producto defectuoso en sentido normativo y, por tanto, no queda incluido en el ámbito de aplicación del Convenio de la Haya de 1973, conforme a lo previsto en su artículo 1.

Pues bien en relación a tales argumentos, cabe señalar que el articulado del Convenio no menciona en ninguna ocasión el término «defectuoso», por lo que hay que entender que no es necesario interpretar el término «defectuoso» en aras a aplicar o inaplicar el Convenio de la Haya. Como se señalaba, el artículo 2 define qué se entiende por «producto», «daño» y «persona», sin que ninguna referencia se haga, por tanto, al carácter defectuoso del producto.

Asimismo, como bien señala el JPI y la AP de Barcelona, carecería de toda lógica examinar si el producto era defectuoso o no, como condición *sine qua non* para la aplicación del Convenio, porque ello implicaría entrar, previamente, en el fondo del asunto<sup>[34]</sup>.

Asimismo, cabe preguntarse si no resulta más ilógico aún, entrar en el fondo del asunto sin haber determinado, con anterioridad, la Ley aplicable que, entre otros extremos, nos determinaría cuándo un producto tiene la condición de defectuoso<sup>[35]</sup>, esto es, ¿Cómo vamos a afirmar que un producto es defectuoso si no hemos determinado, previamente, la Ley aplicable, que es la que nos señalará cuándo el producto es defectuoso?

Llama la atención cómo las demandadas, pese a renegar de la aplicación del Convenio de la Haya y, en consecuencia, de la aplicación de las leyes norteamericanas, sustentan su oposición negando el carácter defectuoso del producto sobre la base del Derecho de Arizona y Nueva Jersey, lo que supone quizás un sinsentido. Efectivamente, si nos fijamos en las alegaciones de las demandadas, las mismas identifican el carácter defectuoso del producto con la falta de seguridad y con la falta de peligrosidad.

Paralelamente, si tenemos en cuenta los dictámenes periciales, cabe concluir que, tanto en el Derecho de Nueva Jersey como en el Derecho de Arizona, se exige para que pueda prosperar una reclamación de responsabilidad objetiva alegando el estado defectuoso de un producto, entre otros aspectos, que la condición defectuosa convierta al producto en irrazonablemente peligroso. En suma, aluden las demandadas, entre otros aspectos, la falta de peligrosidad para justificar la adecuación del sistema TCAS II versión 7, lo que lleva a pensar, en consecuencia, que, pese a negar la aplicación de las

---

[34] «Para concluir pues si el Convenio es o no aplicable al caso de autos no es necesario analizar y resolver si el sistema TCAS, instalado en las aeronaves siniestradas y fabricado por las demandadas, era o no defectuoso y si causó o contribuyó a la causación del accidente aéreo del día 1 de julio de 2002, como lo entienden ACSS y Honeywell en su contestación a la demanda. Ello constituye precisamente el objeto del proceso, determinar y resolver si el producto fabricado por las demandadas adolece de alguno de los defectos que detalla la parte actora y su relación con el resultado lesivo, lo que se hará con la debida valoración conjunta de la prueba practicada. No puede pretenderse que se analice si el producto TCAS instalado era o no defectuoso y su relación con el siniestro para determinar si el Convenio es o no aplicable. A estos últimos efectos, bastará que se ejercite una acción sobre la responsabilidad de los fabricantes de un producto acabado o de sus componentes que se considere defectuoso, por los daños que dicho producto, en los términos del Convenio, haya causado, como es el caso que nos ocupa, de modo que, en base a la ley aplicable a la que lleve el Convenio, la parte demandante preparará su demanda y sus pretensiones concretas» (FJ 5º de la SJPI de Barcelona)

[35] Y, de hecho, así se desprende de la Sentencia del JPI de Barcelona, en donde se transcriben los dictámenes periciales, que vienen a exponer cuándo se entiende que el producto era «defectuoso e irrazonablemente peligroso», para lo cual hay que acudir al Derecho del Estado de Arizona (en relación con la codemandada, ACSS) y al Derecho del Estado de Nueva Jersey (en el caso de *Honeywell*) (vid. FJ 11º de la SJPI de Barcelona).

leyes de Arizona y Nueva Jersey, sí las aplican para entender que el producto no es defectuoso porque no es peligroso, requisito éste que, como hemos visto, se exige por las referidas leyes para que pueda prosperar una acción como la que la parte actora pretende.

En consecuencia, la conclusión que ha de extraerse del presente apartado es que, pese a las alegaciones efectuadas por las demandadas, los órganos jurisdiccionales españoles estiman la aplicación del Convenio de la Haya de 1973; y ello desde el momento en que se está ejercitando una acción por la que se exige, en los términos del Convenio, la responsabilidad de los fabricantes por los daños causados por un producto acabado, que la demandante considera defectuoso. Y ello, sin entrar a resolver previamente si el producto es defectuoso o si causó o contribuyó a la producción del daño; constituyendo estos extremos el objeto del proceso.

Afirmada la aplicabilidad del Convenio, cabe detenerse en las reglas que el mismo contiene para la determinación del Derecho aplicable a los hechos probados.

## **1.2. Reglas para la determinación del Derecho aplicable**

Las reglas para determinar la legislación aplicable en los supuestos de responsabilidad por productos, se encuentran recogidas en los artículos 4 a 6 del Convenio, que designan como legislación aplicable:

**1) Derecho del Estado en cuyo territorio se produzca el daño**, como regla general (**art. 4**). Será aplicable dicha regla, siempre que el Estado en cuyo territorio se haya producido el daño, sea también:

- a) el Estado de residencia habitual de la persona directamente perjudicada (art. 4 a) Convenio), o
- b) el Estado en el que se encuentre el establecimiento principal de la persona a quien se le imputa la responsabilidad (art. 4 b) Convenio), o
- c) el Estado en cuyo territorio el producto ha sido adquirido por la persona directamente perjudicada (art. 4 c) Convenio)

**2) Derecho del Estado de residencia de la persona directamente perjudicada (art. 5):** como excepción a la regla general, el artículo 5 designa la ley del Estado de residencia de la víctima, siempre que dicho Estado sea también:

- a) el Estado en el que se encuentra el establecimiento principal de la persona a quien se le imputa la responsabilidad (art. 5 a) Convenio), o
- b) el Estado en cuyo territorio, hubiese sido adquirido el producto por la persona directamente perjudicada (art. 5 b) Convenio)

**3)** En caso de que no fuese de aplicación ninguna de las legislaciones señaladas en los artículos 4 y 5, el artículo 6 del Convenio prevé residualmente la aplicación, bien del **Derecho interno del Estado en donde se halle el establecimiento principal de la persona a quien se le imputa la responsabilidad;** o bien, la aplicación del **Derecho interno del Estado en cuyo territorio se hubiere producido el daño**, a elección del demandante (art. 6).

**4)** Finalmente y en aras a favorecer la exportación de productos en territorio europeo, el **artículo 7** prevé una «**cláusula de comercialización**», por la que se establece que no será aplicable ni la legislación del Estado en cuyo territorio se hubiera producido el daño ni la legislación del Estado de residencia habitual de la persona directamente perjudicada, si la persona a quien se le imputa la responsabilidad demuestra que no pudo razonablemente prever que el producto habría de comercializarse en el Estado de que se trate.

En relación al asunto que venimos examinando, poner de relieve que, en torno a este punto, existen discrepancias entre las partes acerca de la identificación de la norma de conflicto aplicable al caso concreto. Efectivamente, la parte actora sostiene la aplicación del Derecho de Arizona y de Nueva Jersey, en virtud del artículo 6 del Convenio, al radicar en estos Estados el establecimiento principal de las demandadas (la compañía ACSS ostenta su establecimiento principal en Arizona, mientras que *Honeywell*, en Nueva Jersey).

En cuanto a la parte demandada: aunque si bien es cierto que tanto *Honeywell* como ACSS consideran inaplicable el Convenio de la Haya, lo cierto es que en su escrito hacen constar un *petitum* subsidiario, en virtud del cual señalan que, si el Tribunal estimare la aplicación del Convenio, declare que resulta de aplicación el Derecho ruso, de conformidad con lo previsto en el artículo 5 b) del Convenio de la Haya de 1973. En este sentido, argumentan que debe aplicarse la ley del Estado de la residencia habitual de la persona perjudicada en tanto que coincide con el Estado en cuyo territorio se ha adquirido el producto por la persona directamente perjudicada, es decir, la Federación Rusa, puesto que la adquisición del billete por parte de los pasajeros debe entenderse como equivalente a la adquisición del producto.

Frente a esta argumentación, el JPI de Barcelona considera que no es posible asumir la interpretación que llevan a cabo las demandadas, pues no puede entenderse que el «producto» al que se refiere este artículo sea el «billete», sino que se trata del producto, que se alega defectuoso y que eventualmente ha causado el daño por el que se exigen responsabilidades, siendo ésta la materia del Convenio aplicable. En consecuencia, «el producto» al que se refiere el precepto es, en este caso, el sistema TCAS que fabrican las entidades demandadas. En consecuencia, no puede considerarse aplicable el artículo 5b) del Convenio.

Este pronunciamiento es también confirmado en apelación por la SAP de Barcelona y, con posterioridad, por el Tribunal Supremo<sup>[36]</sup>.

En consecuencia, declarando inaplicable el citado artículo 5 b), los órganos jurisdiccionales acuden a la norma de conflicto prevista en el art. 6 y que remite al Derecho interno del Estado en donde se halla el establecimiento principal de la persona a quien se le imputa la responsabilidad<sup>[37]</sup>. Es, por ello, por lo que consideran aplicable el Derecho de Arizona, respecto a ACSS y el Derecho de Nueva Jersey, respecto a *Honeywell*.

Dichas leyes determinarán, de conformidad con lo establecido en el art. 8 del Convenio:

---

<sup>[36]</sup> Vid. FJ 5º de la SJPI de Barcelona; FJ 3º de la SAP de Barcelona y FJ 16º de la STS.

<sup>[37]</sup> Nótese que Estados Unidos es un Estado plurilegislativo en el que coexisten, por tanto, distintos sistemas jurídicos, lo que supone que nos encontremos con el problema de que la norma de conflicto nos remite a un ordenamiento plurilegislativo «*ad extra*».

No obstante, a este problema da solución el artículo 12 del Convenio, que señala «*cuando un Estado conste de varias unidades territoriales en que cada una tenga sus propias normas legales acerca de la responsabilidad por productos, cada unidad territorial será considerada como un Estado a efectos de la determinación de la legislación aplicable según el Convenio*».

- «1. los requisitos y la extensión de la responsabilidad;
2. las causas de exención, así como cualquier limitación o partición de responsabilidad;
3. la índole de los daños que puedan dar lugar a indemnización;
4. las modalidades y alcance de la indemnización;
5. la transmisibilidad del derecho a indemnización;
6. las personas con derecho a indemnización por el daño que hayan personalmente sufrido;
7. la responsabilidad principal por hechos de sus empleados;
8. la carga de la prueba, en la medida en que las normas de la legislación aplicable al respecto pertenezcan al derecho de responsabilidad;
9. las normas de prescripción y caducidad, fundamentadas en la expiración de un plazo, comprendido en el inicio, la interrupción y la suspensión de los plazos».

Y este precepto es el que, además, resuelve la excepción de falta de legitimación activa alegada por las codemandadas, quienes entienden que los actores carecen de legitimación activa, por no haber probado su condición de legatarios conforme al Derecho aplicable, esto es, el Derecho ruso en virtud del art. 9.8 CC español<sup>[38]</sup>. Pues bien, de conformidad con el art. 8.6 del Convenio, será el Derecho del Estado de Arizona y del Estado de New Jersey el que regule tal aspecto<sup>[39]</sup>.

---

<sup>[38]</sup> Artículo 9.8 CC: «*la sucesión por causa de muerte se regirá por la ley nacional del causante en el momento de su fallecimiento, cualesquiera que sean la naturaleza de los bienes y el país donde se encuentren. Sin embargo, las disposiciones hechas en testamento y los pactos sucesorios ordenados conforme a la ley nacional del testador o del disponente en el momento de su otorgamiento conservarán su validez aunque sea otra la ley que rija la sucesión, si bien las legítimas se ajustarán, en su caso, a esta última. Los derechos que por ministerio de la ley se atribuyan al cónyuge superviviente se regirán por la misma ley que regule los efectos del matrimonio, a salvo siempre las legítimas de los descendientes*»

<sup>[39]</sup> FJ 6º SJPI de Barcelona: «*según la Ley de Arizona [...] la acción de muerte injusta que se ejercita contra la codemandada ACSS puede ser planteada por y en nombre del cónyuge superviviente, hijos o padres o en caso de ausencia de todos ellos, en representación del patrimonio del fallecido. Pues bien, [...] teniendo en cuenta que la mayoría de las víctimas eran niños, serán beneficiarios los padres, y en el caso de los fallecidos mayores de la edad sus respectivos cónyuges supervivientes. Esto es también aplicable para la acción de daños punitivos. [...] En relación con la Ley de New Jersey, [...] la compensación económica por la muerte de una persona puede obtenerse a través de la acción de supervivencia (Survival Action) y/o la acción por muerte injusta (Wrongful Death Action). En este caso la parte actora ejerce contra Honeywell ambas acciones, además de la relativa a los punitivos damages. Respecto a la acción por muerte injusta que busca la compensación por los daños pecuniarios sufridos por los familiares del fallecido como consecuencia de su pérdida, los beneficiarios se presume que son las personas beneficiarias de la herencia intestada del fallecido. En ausencia de esposa y/o hijos, serán los padres del fallecido quienes sean presumidos como beneficiarios de este derecho indemnizatorio*».

En consonancia con lo expuesto, la conclusión que ha de extraerse del presente epígrafe es que resulta de aplicación el Convenio de la Haya de 1973. Además, para determinar la ley aplicable acudimos a la norma de conflicto prevista en el artículo 6 del citado Convenio, lo que nos lleva a afirmar la aplicación al litigio de la Ley del Estado de Arizona respecto la entidad demandada ACSS y la Ley del Estado de New Jersey respecto la entidad *Honeywell*.

## V. CONCLUSIONES

El *forum non conveniens*, institución propia del Derecho anglosajón, confiere un poder discrecional al Tribunal que le habilita a rechazar, pese a ser competente, a entrar a conocer del fondo del asunto, si entiende que existe una jurisdicción extranjera mejor situada para conocer del litigio y, por tanto, que concurre un foro alternativo más adecuado que el elegido, inicialmente, por el demandante. Se ha podido comprobar en el desarrollo del presente trabajo que, pese a ser una figura ajena a nuestro ordenamiento jurídico, puede tener repercusiones en los Tribunales españoles, en la medida en que éstos se declaran competentes para conocer del «asunto *Honeywell* y ACSS», precisamente, porque el Tribunal estadounidense se sirve de este expediente para declinar su competencia a favor de los órganos jurisdiccionales españoles.

Siendo partícipes en un mundo cada vez más globalizado, el *forum non conveniens* se configura como una herramienta de defensa del demandado frente al demandante quien, dada la concurrencia de foros, podrá interponer demanda ante los Tribunales de uno u otro Estado, según sus intereses. Efectivamente, en relación al asunto que hemos venido examinando, son numerosos los puntos de conexión que el supuesto de hecho presenta con diferentes ordenamientos jurídicos, a saber: Estados Unidos, Suiza, Alemania, Rusia y, con una vinculación más débil, España. Lo que plantea, en consecuencia, la posible competencia judicial internacional de los Tribunales de varios países.

No obstante, aunque es cierto que el *forum non conveniens* constituye un medio de defensa del demandado, cierto es también que, en ocasiones, se torna en un medio de ataque del que se sirve el demandado para tratar de proponer un foro alternativo más «adecuado», no por lo que al desarrollo del procedimiento se refiere, sino más «adecuado» para sus intereses.

Trasladando esta idea al «asunto *Honeywell* y ACSS», de la lectura de las sentencias que se han pronunciado al respecto, se desprende un especial interés de las codemandadas en no someter el asunto a los Tribunales estadounidenses y, muy especialmente, al ordenamiento de Arizona y Nueva Jersey. Tanto es así, que la Audiencia Provincial de Barcelona llegó a afirmar que, «es tal el interés de las

*demandadas en que no se les aplique la Ley de sus respectivos Estados, que no sólo promovieron no ser juzgadas en su territorio por sus tribunales, sino que aquí han planteado, y mantenido en su recurso, que en caso de ser de aplicación el Convenio de la Haya, sería aplicable la legislación rusa, conforme a lo establecido en el artículo 5 b) de dicho Convenio».*

Este *modus operandi* del demandante se ha visto reforzado por el tratamiento internacional que la jurisprudencia norteamericana ha realizado de este expediente. Y es que, por lo que al ámbito de los accidentes aéreos se refiere, tienden a proteger a las empresas norteamericanas frente a las reclamaciones por las cuales un demandante extranjero les imputa una responsabilidad extracontractual. A tal efecto, la jurisprudencia norteamericana ha establecido una presunción favorable al foro elegido por el demandante, presunción que decae cuando el demandante es extranjero y el demandado tiene su domicilio en Estados Unidos. Con ello, se ha tratado de poner fin a la avalancha de reclamaciones presentadas por demandantes extranjeros contra fabricantes de componentes aeronáuticos domiciliados en EEUU.

En el «asunto *Honeywell y ACSS*», las codemandadas logran no someterse a la jurisdicción norteamericana, en tanto en cuanto el Tribunal del Distrito de Nueva Jersey declina su competencia a favor de los Tribunales españoles. Si bien, lo que no pudieron prever es que los órganos jurisdiccionales españoles, partiendo del artículo 6 del Convenio de La Haya sobre ley aplicable a la responsabilidad por productos, aplicarían el Derecho de Arizona y Derecho de Nueva Jersey. Y, he aquí la virtualidad de las sentencias analizadas: los pronunciamientos de los Tribunales españoles ponen fin a la estrategia seguida por el demandado en este tipo de asuntos, por cuanto no consigue, finalmente, eludir la aplicación de su propio ordenamiento jurídico.

¿Supone ello que, a raíz de estos pronunciamientos, el *forum non conveniens*, tal y como lo contempla la *praxis* norteamericana, va a dejar de ser una herramienta de ataque para el demandado, en el sentido expuesto *supra*? Lo cierto es que, actualmente, no podemos dar una respuesta contundente a esta pregunta, pues harán falta más pronunciamientos al respecto. Sin embargo, lo que sí podemos afirmar es que las sentencias analizadas suponen un auténtico cambio de tendencia, de ahí el interés que merece su estudio, en el que se ha centrado el presente trabajo.

# VI. BIBLIOGRAFÍA

## Obras generales sobre Derecho Internacional Privado

- CALVO CARAVACA, A.L./ CARRASCOSA, J., *Derecho Internacional Privado*, Vol.I, 15ª Ed., Comares, Granada, 2014
- CALVO CARAVACA, A.L/ CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *Derecho internacional privado*, Vol. II, 15ª Ed., Granada, Comares, 2014
- GARCIMARTÍN ALFÉREZ, Francisco J., *Derecho Internacional Privado*, 2ª Ed., Civitas, Navarra, 2014

## Monografías

- HERRANZ BALLESTEROS, M. *El forum non conveniens y su adaptación al ámbito europeo*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2011,

## Artículos doctrinales

- CALVO CARAVACA, A.L/ CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., “Sumisión tácita como foro de competencia judicial internacional y el artículo 24 del Reglamento 44/2001 de 22 de diciembre de 2000”, *Revista Colombiana de Derecho Internacional*, 2004
- HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, A., “Accidentes aéreos y *forum non conveniens*. Algunas cuestiones en torno al asunto *Honeywell* en España”, *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol.4, N°2, 2012
- HERRANZ BALLESTEROS, M., “Conflicto de jurisdicciones y declinación de la competencia: los asuntos *Honeywell* y *Spanair*”, *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol. 5, N°2, 2013

- LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C., “*Forum non conveniens*: el caso *Spanair. In re Air Crash at Madrid, Spain, On August 20,2008*”), *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol. 3, Nº2, 2011
  
- OTERO GARCÍA-CASTRILLÓN, C., “Problemas de aplicación de las normas de competencia judicial internacional en el Derecho español y comunitario: reflexiones en torno al *forum non conveniens*”, *Revista de la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense*, núm. 94, 2000
  
- SEUBA TORREBLANCA, J.C., “Derecho de daños y Derecho internacional privado: algunas cuestiones sobre la legislación aplicable y la propuesta de Reglamento ‘Roma II’”, *Revista para el análisis del Derecho*, 2005

### **Recursos de Internet**

- Anuario español de derecho internacional privado  
<http://dialnet.unirioja.es/servlet/revista?codigo=3209>
- Base de datos Aranzadi  
<http://roble.unizar.es:9090/login?url=http://www.aranzadidigital.es>
- Base de datos El derecho  
<http://online.elderecho.com/>
- Boletín Oficial del Estado:  
<http://www.boe.es/>
- Conferencia de la Haya de Derecho Internacional Privado  
<http://www.hcch.net/>
- Cuadernos de Derecho Transnacional  
<http://e-revistas.uc3m.es/index.php/CDT>
- Revista para el análisis del Derecho  
<http://www.indret.com/es/>