

COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL EN ACCIONES DE CONSUMIDORES CONTRA COMPAÑÍAS AÉREAS. COMENTARIO A LOS AUTOS DEL JUZGADO DE LO MERCANTIL DE MADRID DE 25/9/2018, 4/10/2018, 9/10/2018, 18/10/2018 Y A LA SENTENCIA DE LA AUDIENCIA PROVINCIAL DE GIRONA DE 27/9/2018

INTERNATIONAL JUDICIAL COMPETENCE IN CONSUMER ACTIONS AGAINST AIR COMPANIES. COMMENTARY TO THE AUTHORS OF THE COURT OF COMMERCIAL OF MADRID OF 25/9/2018, 4/10/2018, 9/10/2018, 18/10/2018 AND THE JUDGMENT OF THE PROVINCIAL HEARING OF GIRONA ON, 27/9/2018

ALFONSO ORTEGA GIMÉNEZ

*Profesor Contratado Doctor de Derecho internacional privado  
Universidad Miguel Hernández de Elche (acreditado a profesor titular de Universidad)*

ORCID ID: 0000-0002-8313-2070

Recibido: 18.06.2019 / Aceptado: 18.07.2019

DOI: <https://doi.org/10.20318/cdt.2019.5015>

**Resumen:** La regulación respecto los derechos de los pasajeros en el transporte aéreo tiene por objeto que aquellos consumidores se vean completamente resarcidos por los perjuicios que pudieran sufrir en el desarrollo de su vuelo, y que el pasajero pueda hacer valer sus derechos frente al transportista u operador aéreo en caso de cancelación, denegación de embarque o retraso significativo del vuelo. Este derecho de compensación plantea cuestiones relevantes de competencia judicial internacional, a la hora de determinar los tribunales ante los que el pasajero debe acudir para ejercitar de forma efectiva su derecho. En un sector como el de transporte aéreo de pasajeros es habitual la inclusión de cláusulas de elección de tribunales dentro de las condiciones y términos del transporte impuestas por el operador y cuya eficacia habrá de evaluarse a la luz del Derecho internacional privado.

**Palabras clave:** transporte aéreo internacional, pasajeros, Convenio de Montreal, competencia judicial internacional, Derecho aplicable.

**Abstract:** The regulation regarding passenger passenger rights in air transport aims to ensure that consumers are fully compensated for the damages they may suffer in the development of their flight, and that the passenger can assert their rights against the carrier or operator air in case of cancellation, denied boarding or significant flight delay. This right of compensation raises relevant issues of international judicial competence when determining the courts before which the passenger must go to effectively exercise their right. In a sector such as passenger air transport, it is usual to include clauses for the selection

---

\*alfonso.ortega@umh.es

of courts within the conditions and terms of transport imposed by the operator and whose effectiveness will have to be evaluated in the light of private international private law.

**Keywords:** international air transport, passengers, Montreal Convention, international jurisdiction, applicable law.

**Sumario:** I. Planteamiento. II. Competencia judicial internacional en acciones de consumidores contra compañías aéreas. III. Competencia judicial territorial de los Juzgados y Tribunales españoles para el conocimiento de las reclamaciones por compensación derivadas de transporte aéreo. IV. Valoración global.

## I. Planteamiento

1. En los últimos años se han producido varios cambios en las “relaciones comerciales aéreas” que se caracterizan por su internacionalidad, dinamismo, desarrollo técnico y la liberalización del sector, que ha comportado un considerable aumento de compañías aéreas y la aparición de las denominadas compañías aéreas *low cost*. Todas estas razones han hecho que el régimen jurídico del transporte aéreo y, concretamente, la responsabilidad de las compañías aéreas hayan sido objeto de reforma a nivel internacional y dentro de la Unión Europea (en adelante, UE). A nivel internacional, el Convenio de referencia en el ámbito de la responsabilidad del transporte aéreo es el Convenio de Montreal<sup>1</sup>. Además, en el ámbito de la UE se ha prestado especial atención a la protección del pasajero, sea o no consumidor en sentido estricto, y, por tanto, con independencia del motivo del transporte, siendo el pasajero la “parte débil” en el contrato de transporte, por lo que se configuran unos derechos mínimos que necesariamente deben ser respetados ante determinadas prácticas frecuentes de las compañías aéreas, como ser la denegación de embarque, cancelación, retraso de vuelo, pérdida de equipajes y otros. Así las cosas, observaremos que en la UE no sólo se establece un régimen más protector de los derechos de los pasajeros respecto del previsto en el Convenio de Montreal, sino que se regulan aspectos no contenidos en él (y que complementan al mismo).

2. El transporte aéreo de pasajeros se sustenta, desde el punto de vista jurídico, sobre la base de un contrato (= contrato de pasaje). De forma general, éste puede definirse como “aquél en cuya virtud una empresa (el transportista o porteador) se compromete a trasladar de un lugar a otro al pasajero y a su equipaje por vía aérea a cambio de un precio conforme a las condiciones pactadas”<sup>2</sup>. Determinados extremos del contrato de pasaje, como, por ejemplo, la documentación del transporte y la responsabilidad contractual del transportista, cuentan en el ámbito internacional y comunitario con una regulación material unificada.

Son muchas las sentencias que se han pronunciado en asuntos sobre reclamación contra compañías aéreas por los usuarios de los servicios de transporte aéreo, donde se ha reflexionado sobre la competencia judicial internacional, y la normativa sobre la que fundamentar dicha competencia. Para entenderlo mejor, en este comentario vamos a analizar algunos Autos recientes del Juzgado de lo Mercantil de Madrid (en particular, los de 25/9/2018, 4/10/2018, 9/10/2018) y la SAP de Girona de 27/9/2018.

## II. Competencia judicial internacional en acciones de consumidores contra compañías aéreas.

3. El Juzgado de lo Mercantil de Madrid se ha pronunciado en varios Autos sobre la competencia judicial internacional en acciones de consumidores contra compañías aéreas. Es el caso del Auto de

<sup>1</sup> Hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999. (BOE *núm.* 122, de 20 de mayo de 2004). El Convenio de Montreal fue firmado por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1999, siendo aprobado por Decisión del Consejo de 5 de abril de 2001, (DOCE 18 de julio de 2001). Dicho instrumento de aprobación fue depositado simultáneamente con los instrumentos de ratificación de cada uno de los Estados miembros, el 29 de abril de 2004, entrando en vigor para todos ellos el 28 de junio de 2004.

<sup>2</sup> *Vid.* M.<sup>a</sup> Guerrero Lebrón., *La responsabilidad contractual del porteador aéreo en el transporte de pasajeros*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2005, pp. 96-105.

25/9/2018, relativo a la interposición de una demanda de reclamación de los daños derivados de cancelación y/o gran retraso del vuelo adquirido por la demandante, quien formuló demanda contra la mercantil TAP PORTUGAL, con invocación del Reglamento (CE) N° 261/2004<sup>3</sup> por los daños derivados de gran retraso como consecuencia del vuelo adquirido a la compañía TAP PORTUGAL entre Río de Janeiro y Lisboa con conexión Lisboa y Sevilla, alegando que retrasado el primero de los vuelos se produjo la pérdida de la conexión con el segundo de ellos.

En el Auto de 4/10/2018 la demandante formuló demanda contra la mercantil colombiana AVIANCA, con invocación del Convenio de Montreal, por la que se formula acción de reclamación de los daños derivados de cancelación y/o gran retraso, y/o pérdida, daños o retraso en la entrega de equipaje, consecuencia del vuelo adquirido a la demandada AVIANCA entre Bogotá y Río de Janeiro.

Por su parte, en el Auto 9/10/2018 se formuló demanda contra la mercantil LOT POLISH AIRLINES, ejercitando la demandante acción de reclamación de los daños derivados de gran retraso y/o cancelación, consecuencia del vuelo adquirido a la compañía de nacionalidad polaca demandada en vuelo con salida desde Paria (Francia) y destino Wroclaw (Polonia) con escala en Varsovia.

Finalmente, en el Auto 18/10/2018 del Juzgado de lo Mercantil de Madrid se formula demanda contra la mercantil TAP AIR PORTUGAL; la demandante, ejercita acción de reclamación de los daños derivados de gran retraso y/o cancelación, con invocación del Convenio de Montreal y del Reglamento (CE) N° 261/2004, como consecuencia del vuelo adquirido por la demandante a la compañía demandada en vuelo con salida desde Bogotá y destino Barcelona.

4. En este sentido, no debemos olvidar que el objetivo del Reglamento (CE) N° 261/2004 persigue reforzar las normas mínimas de protección de los pasajeros en los supuestos de denegación de embarque, cancelación y grandes retrasos de los vuelos. El ámbito de aplicación del Reglamento (CE) N° 261/2004 se delimita, desde un doble punto de vista geográfico y personal, su ámbito de aplicación (= artículo 3.1 del Reglamento (CE) N° 261/2004):

- a) A los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado, con independencia de la nacionalidad de la compañía aérea, es decir, sea o no comunitaria; y
- b) A los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en un tercer país con destino a otro situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado, a menos que disfruten de beneficios o compensación y de asistencia en ese tercer país, cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en cuestión sea un transportista comunitario.

Se excluyen, por tanto, los vuelos desde aeropuertos extracomunitarios hacia aeropuertos comunitarios operados por compañías aéreas extracomunitarias. Como regla general, estas normas se aplican a los pasajeros que salen de aeropuertos situados en el territorio de un Estado miembro y a todos aquellos que llegan a dichos aeropuertos desde un tercer país cuando el vuelo es operado por una compañía de la UE. No obstante, el ejercicio del derecho de compensación plantea cuestiones significativas de determinación de la jurisdicción competente para conocer de dichas reclamaciones, se incide en las opciones del pasajero de ejercitar de manera efectiva tal derecho dentro de la UE.

5. En el Auto de 25/9/2018, el Juzgado de lo mercantil de Madrid señala que el Reglamento (CE) N° 261/2004 no establece norma alguna en materia de competencia judicial internacional, por lo que se debe recurrir al Convenio de Montreal, siendo firmantes de este Convenio tanto España (= lugar de interposición de la demanda y de destino final del vuelo) como Brasil (= lugar de origen del vuelo) y Portugal (= lugar del domicilio social de la demandada). El Convenio de Montreal, que tiene por objeto establecer un régimen uniforme respecto a determinados aspectos del transporte aéreo internacional (entre ellos, la responsabilidad del transportista por muerte o lesiones del pasajero, por destrucción, pérdida

<sup>3</sup> Reglamento (CE) N.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, (DOUE *núm.* 46, de 17 de febrero de 2004).

o avería del equipaje, y por retraso), comprende también normas de competencia judicial internacional (= artículo 33) que resultan imperativas en los términos del artículo 49 del Convenio; sin olvidar que todos los Estados Miembros (y la propia Unión Europea como sujeto de derecho internacional) son parte del Convenio de Montreal.

El Tribunal Supremo se ha pronunciado, al respecto, en diferentes sentencias<sup>4</sup>, reiterando la doctrina fijada por la jurisprudencia comunitaria<sup>5</sup>: reconoce al pasajero aéreo la posibilidad de elegir la presentación de la demanda de compensación basada en el contrato de transporte y en el Reglamento (CE) N° 261/2004, ante el tribunal en cuya demarcación se hallara el lugar de salida o ante el tribunal en cuya demarcación se hallara el lugar de llegada del avión, tal y como dichos lugares estuvieran previstos en el contrato. Haciendo aplicación de tal doctrina a supuesto que nos ocupa resulta que son tres los Estados cuyos órganos jurisdiccionales ostentan competencia judicial internacional para el conocimiento de la reclamación, a elección del demandante, el siguiente:

- En el territorio del Estado parte donde tenga su domicilio el transportista, esto es, la República de Portugal;
- En el territorio de un Estado parte el transportista tenga una oficina o establecimiento donde se haya celebrado el contrato; que en este caso resulta desconocido; o
- En el territorio de un Estado parte donde el vuelo tenga su origen (Brasil) o el destino (España);

Resulta de ello, por tanto, en este supuesto, la competencia judicial internacional de los Juzgados y Tribunales españoles.

6. En el Auto de 4/10/2018, siendo firmantes tanto España, Colombia como Brasil del citado Convenio de Montreal, resulta que son tres los Estados cuyos órganos jurisdiccionales ostentan competencia judicial internacional para el conocimiento de la reclamación, a elección de la demandante:

- En el territorio del Estado parte donde tenga su domicilio el transportista, esto es, la República de Colombia;
- En el territorio de un Estado parte el transportista tenga una oficina o establecimiento y de modo acumulado se haya celebrado el contrato; que resulta desconocido; o
- En el territorio de un Estado parte donde el vuelo tenga su origen (Colombia) o el destino (Brasil).

En cuanto que no se acredita que a través de agencia, sucursal, delegación u oficina abierta al público en España se haya adquirido el billete, sea de modo presencial o de modo telemático, no serían competentes los juzgados y Tribunales españoles. De admitirse la tesis de la demandante para fijar la competencia internacional resultaría que, a su elección, podrá dirigir la demanda a cualquiera de los Juzgados y Tribunales nacionales de cualquier Estado donde la demandada tenga delegación o sucursal, lo que excede de los fueros electivos dispuestos legalmente; so pena de permitir una jurisdicción universal de los juzgados mercantiles españoles sobre cualquier vuelo sin conexión objetiva con territorio nacional y en base a la sola circunstancia de la residencia del demandante o de sus asesores legales. Por lo que el Juzgado de lo Mercantil español declara la falta de competencia judicial internacional de los Juzgados y Tribunales españoles para conocer de dicha reclamación.

7. En el Auto 9/10/2018, no recogida en el Reglamento (UE) N° 241/2004 norma alguna en materia de competencia judicial internacional, siendo el país de origen y destino integrantes de la UE y la compañía aérea demandada operadora aérea de la Unión, resulta de aplicación el Reglamento (UE) N° 1215/2012 del Parlamento y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial,

<sup>4</sup> Vid. STS 12 julio 2017 (ROJ: ATS 7655/2017).

<sup>5</sup> Vid. STJUE 9 Julio 2009 (asunto C-204-08).

el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en el ámbito civil y mercantil (en adelante, Reglamento “Bruselas I bis”).<sup>6</sup>

Siendo de aplicación las normas de competencia judicial internacional recogidas en las disposiciones generales del Reglamento “Bruselas I bis” (artículos 4 a 6, donde rige el fuero imperativo del domicilio del demandado), salvo que resultasen de aplicación alguna de las normas competenciales especiales de los artículos 7 y siguientes; señalando las letras a) y b) del apartado 1º del artículo 7 que en supuestos de contratación internacional será, además, competente el órgano judicial del lugar donde se haya cumplido o deba cumplirse la obligación que sirva de base a la demanda y tratándose de prestación de servicios el tribunal del lugar en el que, según el Contrato, haya sido o deban ser prestados los servicios.<sup>7</sup> Resulta de ello en este Auto que, teniendo el vuelo su origen en Francia y destino en Polonia, operado por línea aérea de nacionalidad polaca, carecen los Juzgados y Tribunales españoles de competencia judicial internacional comunitaria para el conocimiento de la reclamación formulada al amparo del Reglamento (CE) N° 261/2004 debiendo optar la demandante por alguno de los fueros indicados. Por lo que el Juzgado declarara la falta de competencia judicial internacional de los Juzgados y Tribunales españoles para conocer de la reclamación en este caso.

8. En el Auto 18/10/2018, no estableciendo el Reglamento (CE) N° 261/2004 norma alguna en materia de competencia judicial internacional, resulta que siendo firmantes tanto España (= lugar de interposición de la demanda y destino final) como Suiza (= lugar de origen del vuelo) Portugal (= lugar de la conexión y del domicilio de la demandada) del Convenio de Montreal es doctrina recogida<sup>8</sup> señalando que el Convenio de Montreal tiene por objeto establecer un régimen uniforme respecto a determinados aspectos del transporte aéreo internacional, entre ellos, señaladamente a los efectos que aquí interesan.

Dicho régimen unificado comprende también normas de competencia judicial internacional que resultan imperativas en los términos del artículo 49 del Convenio. Todos los Estados Miembros, y la propia UE como sujeto de derecho internacional, son parte del Convenio de Montreal. Haciendo aplicación de tal doctrina al presente supuesto resulta que son tres los Estados cuyos órganos jurisdiccionales pueden ostentar competencia judicial internacional para el conocimiento de la presente reclamación, a elección del demandante en este caso como sigue:

- En el territorio del Estado parte donde tenga su domicilio el transportista, esto es, el Estado de Portugal; o
- En el territorio de un Estado parte el transportista tenga una oficina o establecimiento donde se haya celebrado el contrato, que resulta desconocido al limitarse la parte demandante a invocar la presencia de establecimiento; o
- En el territorio de un Estado parte donde el vuelo tenga su origen (Suiza), el del lugar de la conexión (Portugal) o el destino (España).

Resulta de ello la competencia judicial internacional de los Juzgados y Tribunales españoles.

### **III. Competencia judicial territorial de los Juzgados y Tribunales españoles para el conocimiento de las reclamaciones por compensación derivadas de transporte aéreo**

9. Si la reclamación es formulada por sociedad mercantil que de modo profesional y masivo se dedica con ánimo de lucro a la formulación de reclamaciones de compensaciones e indemnizaciones por razón de transporte aéreo, es doctrina sentada que:

<sup>6</sup> DOUE L 351/1, de 12 de diciembre de 2012.

<sup>7</sup> Así lo señala el Reglamento “Bruselas I bis” en el artículo 7: “una persona domiciliada en un Estado miembro podrá ser demandada en otro Estado miembro: 1) a) en materia contractual, ante el órgano jurisdiccional del lugar en el que se haya cumplido o deba cumplirse la obligación que sirva de base a la demanda”.

<sup>8</sup> *Vid.* SAP Madrid 26 julio de 2017 (ROJ: SAP M 10881/2017).

1. Debe excluirse la aplicación del artículo 52.2 de la LEC, en cuanto la cualidad de consumidor no se transmite con la titularidad del derecho económico a la compensación o resarcimiento; y
2. Que el fuero territorial entre los Juzgados y Tribunales españoles viene determinado por las normas del artículo 51.1 de la LEC; esto es, a elección del demandante:
  - a. El domicilio del demandante;
  - b. El lugar donde la situación o relación jurídica haya nacido, admitiéndose la vía telemática desde el domicilio de los pasajeros o deba surtir efectos, siempre que y de modo acumulado a lo anterior, en dicho lugar tenga la demandada un establecimiento abierto al público o representante autorizado<sup>9</sup>; o,
  - c. El lugar de origen o de destino contractualmente fijados.<sup>10</sup>

Si los demandantes tienen la cualidad de consumidores, resultan ajenos y no aplicables tales criterios, siendo la aplicación del artículo 52.2 de la LEC.

**10.** Así se observa en el Auto 25/09/2018, en el que la reclamación de los perjuicios o compensaciones derivados de transporte aéreo de pasajeros es ejercitada por los propios consumidores (= pasajeros). Es doctrina recogida por el Tribunal Supremo<sup>11</sup>, que el fuero territorial viene determinado por las reglas imperativas del artículo 52.2 de la LEC<sup>12</sup> que señala que:

1. Será fuero preferente, a elección del demandante, el lugar del domicilio del pasajero, que desplaza a los fueros de los artículos 50 y 51 de la LEC.
2. Será fuero electivo por el pasajero, por la remisión al artículo 51 de la LEC para demanda dirigida contra persona jurídica:
  - a. El domicilio del demandante;
  - b. El lugar donde la situación o relación jurídica haya nacido (admitiéndose la vía telemática desde el domicilio de los pasajeros) o deba surtir efectos, siempre que y de modo acumulado a lo anterior, en dicho lugar tenga la demandada un establecimiento abierto al público o representante autorizado.
  - c. El lugar de origen o de destino contractualmente fijado.

Resulta de ello que en el Auto de 25/9/2018, no acreditándose que los demandantes tengan su domicilio en Madrid y no acreditado que la compra de los billetes se hubiera realizado telemáticamente desde su domicilio en Madrid y que, de modo simultáneo, la demandada tenga una oficina o dependencia en Madrid, carecen los Tribunales de esta ubicación de competencia territorial, por lo que no se admite la tesis planteada por la demandante de dirigir la demanda a cualquiera de los Juzgados y Tribunales donde la demandada tenga delegación o sucursal, lo que excede de los fueros electivos dispuestos legalmente. Por lo que se declara la falta de competencia territorial de los Juzgados y Tribunales de Madrid, estimándose competentes territorialmente si los actores mantienen su opción por el fuero internacional del lugar de origen del vuelo, los Juzgados y Tribunales de Sevilla.

**11.** De la misma forma el Juzgado de lo Mercantil de Madrid señala, en el Auto de 18/10/2018, que la reclamación de los perjuicios o compensaciones derivados de transporte aéreo de pasajeros es ejercitada por los propios consumidores/pasajeros, por lo que el fuero territorial viene determinado por las reglas imperativas del artículo 52.2 LEC. Resulta de ello que no acreditándose que los demandantes tengan su domicilio en Madrid (sólo lo acredita su Letrado, quien dedicado masivamente a la prestación de servicios profesionales de reclamación de derechos de compensación nacidos de transporte aéreo de

<sup>9</sup> Vid. STS 12 julio 2017 (ROJ: ATS 7655/2017).

<sup>10</sup> Vid. STJUE 9 de julio 2009 (asunto C-204-08).

<sup>11</sup> Vid. STS 14 de febrero 2018 (ROJ: ATS 1284/2018).

<sup>12</sup> Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil (BOE núm. 7, de 8 de enero del 2000).

pasajeros elige el fuero de su despacho profesional, no el de los pasajeros), y no acreditado por las demandantes que la compra de los billetes se hubiera realizado presencialmente o telemáticamente desde su domicilio en Madrid o en las dependencias o establecimientos de la demandada radicados en Madrid, y que de modo simultáneo la demandada tenga una oficina o dependencia en Madrid, carecen los Tribunales de esta ubicación de competencia territorial, estimándose competentes territorialmente, si los actores mantienen su opción por el fuero internacional del lugar de origen del vuelo, los tribunales de Málaga, por ello se rechaza la competencia de este Tribunal.

**12.** La Audiencia Provincial de Girona también se ha pronunciado respecto de la competencia territorial. En el Auto de 27/9/2018 los demandantes, con domicilio en Salt (Girona), interponen demanda frente a la compañía aérea WIZZ AIR con domicilio en Madrid, en base a un retraso sufrido en su vuelo de Barcelona a Bucarest. El meritado vuelo despegó con un retraso de 5 horas y 58 minutos. Los demandantes estiman que tienen derecho a una indemnización de 1.100 € correspondiere a 550 € por pasajero, y ello con arreglo al siguiente desglose:

- 400 € como compensación del artículo 7 del Reglamento 261/2004 por retraso superior a 3 horas; y
- 150 € por daño moral suplementario, debido a que el retraso alcanzó más de 5 horas.

La compañía aérea demandada no compareció en el proceso estando debidamente emplazada. El Auto impugnado, desestima la competencia territorial en base al Reglamento 1215/2012. Los demandantes formulan recurso de apelación invocando el artículo 52.2 de la LEC, y por indebida interpretación del Reglamento “Bruselas I bis”.

**13.** La cuestión de la competencia territorial para conocer de una reclamación promovida contra una compañía aérea en relación a un retraso padecido por el pasajero, ha sido resuelto, en el siguiente sentido: la Sala ha reiterado respecto a la competencia territorial en los supuestos de reclamación por consumidores en relación al contrato de transporte aéreo, suscritos por vía telemática que la competencia territorial se rige por el fuero imperativo previsto en el artículo 52.2 de la LEC, especial para la protección de consumidores, que desplaza el fuero común del domicilio del demandado para relaciones contractuales previsto en los artículos 50 y 51 de la LEC. Tratándose de una acción de reclamación de cantidad que no tiene señalada especialidad por la materia y que por ende se encauzó por su cuantía a través del juicio verbal, procedimiento en el que no cabe la sumisión por venir la competencia siempre determinada imperativamente, antes que los fueros generales relativos al domicilio o residencia del demandado se ha de estar a los especiales del artículo 52 de la LEC, cuyo apartado 2 dispone que la competencia para conocer de las acciones derivadas de un contrato de prestación de servicios en que haya mediado oferta pública corresponde al tribunal del domicilio del prestatario.

**14.** Constituye factor determinante de una interpretación favorable al consumidor conforme a la Directiva 93/13/CEE del Consejo, de 5 de abril de 1993<sup>13</sup> que se ejercite una acción individual por un consumidor, porque en otro caso se vulneraría irremediabilmente el derecho a la tutela judicial efectiva, que para una reclamación de no muy elevada cuantía, se vería obligado a una suerte de peregrinaje judicial, cuando la realidad social muestra una práctica generalizada de contratación de servicios por vía telefónica o telemática en la que el consumidor suele estar perfectamente localizado, mientras que la exacta localización de la compañía con la que contrata, o de los empleados que lo hacen en su nombre, resulta extremadamente difícil.

En consecuencia, en aplicación del artículo 52.2 de la LEC y teniendo los demandados su domicilio en Salt (Girona) procede declarar la competencia del Juzgado de lo Mercantil de Girona, y con ello se impone estimar el recurso. Se estima el recurso de apelación contra WIZZ AIR interpuesto por los demandantes, revocando así el Auto del Juzgado de lo Mercantil de Girona y se declara la competencia territorial al Juzgado de lo Mercantil de Girona, el cual, deberá conocer de la demanda.

<sup>13</sup> DOCE *núm.* 95, de 21 de abril de 1993.

#### IV. Valoración Global

15. En el ámbito del transporte aéreo de pasajeros el Derecho europeo vigente tiene como finalidad que los pasajeros vean resarcidos completamente los perjuicios que pudieran sufrir en el desarrollo de su vuelo. En este contexto manifiesta significativa relevancia el Reglamento (CE) N° 261/2004 que incluye ciertas condiciones de indemnización por los daños y perjuicios sufridos y que puede ejercitarse frente al transportista u operador aéreo, en caso de cancelación, denegación de embarque o retraso significativo del vuelo. Como regla general, las disposiciones de este Reglamento se aplican a los pasajeros que salen de aeropuertos situados en el territorio de un Estado miembro y a todos aquellos que llegan a dichos aeropuertos desde un tercer país cuando el vuelo es operado por una compañía de la UE. Ahora bien, este derecho de compensación plantea cuestiones relevantes de competencia judicial internacional a la hora de determinar los tribunales ante los que el pasajero debe acudir para ejercitar de forma efectiva su derecho.

16. Se trata ésta de una materia que se encuentra unificada dentro de la UE en cuanto a reglas de competencia judicial internacional, este instrumento debe coordinarse con otros posiblemente aplicables en este ámbito. Por un lado, la potencial incidencia de la normativa europea en materia de consumo, puede plantear la eventual nulidad por abusivas de las cláusulas relativas a los acuerdos de elección de tribunales contenidos en los Términos y Condiciones de transporte del operador aéreo con el que el pasajero contrata; y, por otro lado la existencia de ciertas normas imperativas sobre competencia judicial internacional unificadas convencionalmente, y que operan en ciertos casos de responsabilidad del transportista dentro de la UE, como es el caso de responsabilidad por retraso cubierto por el Convenio de Montreal del que la UE es parte, también obliga a analizar la compatibilidad de estas cláusulas con estas normas para determinar su eficacia en estos casos.

17. Al margen de la posible concurrencia de cláusulas de elección de tribunales efectivas que vinculen al pasajero a la hora de determinar la jurisdicción competente para conocer de su demanda sobre derecho de compensación, o en defecto de aquella, resulta esencial la concreción del lugar de ejecución del contrato de transporte y la determinación de la competencia territorial con el fin de que la reclamación se lleve a cabo efectivamente.

18. Habría que concretar los supuestos y condiciones en los que para el pasajero se genera el derecho a reclamar la compensación, procede delimitar frente a quién puede ejercitarse la acción y dónde, estando ambas cuestiones interrelacionadas en la concreción de los fueros de competencia judicial internacional. La delimitación del responsable es una cuestión sencilla cuando entre las partes existe un contrato de transporte, esto es, cuando el trayecto es desarrollado por un único transportista y el incidente generador del derecho de compensación tiene lugar durante el mismo. Ahora bien, cuando el transporte contratado se realiza por más de un transportista que se encarga de realizar distintos trayectos y el incidente tiene lugar durante el desarrollo del trayecto a cargo de un operador con el que no media contrato es cuando se presentan las dificultades de determinación de competencia judicial internacional, como hemos observado en los Autos del Juzgado de lo Mercantil de Madrid de 25/9/2018, 4/10/2018, 9/10/2018, 18/10/2018 y la Sentencia de la Audiencia Provincial de Girona de 27/9/2018, en los que diversos factores determinaban la competencia judicial internacional en base a las características de cada contrato y el trayecto de cada uno. De esta manera, en el Auto de 25/9/2018, el Juzgado de lo Mercantil de Madrid señala que el Reglamento (CE) N° 261/2004 no establece norma alguna en materia de competencia judicial internacional, por lo que se debe recurrir al Convenio de Montreal, resultando de ello la competencia judicial internacional de los Juzgados y Tribunales españoles. El mismo criterio se observa en el Auto 18/10/2018. Sin embargo, en el Auto de 4/10/2018 el Tribunal señala la carencia de competencia judicial internacional de los juzgados y tribunales españoles, porque no se acredita suficientemente que el billete haya sido adquirido en España.

Por su parte, en el Auto 9/10/2018, no estableciendo el Reglamento (CE) N° 241/2004 norma alguna en materia de competencia internacional, siendo el país de origen y destino integrantes de la UE y la compañía aérea demandada operadora aérea de la Unión, resulta de aplicación del Reglamento

“Bruselas I bis”. Resulta de ello en este Auto que carecen los Juzgados y Tribunales españoles de competencia judicial internacional para el conocimiento de la reclamación formulada.

Respecto a la competencia judicial territorial, se debe tomar en cuenta si la reclamación es formulada por sociedad mercantil o por consumidores, para así aplicar los fueros correspondientes a cada situación. En el Auto 25/09/2018 en el que la reclamación de los perjuicios o compensaciones derivados de transporte aéreo de pasajeros es ejercitada por los propios consumidores, no acreditándose que los demandantes tengan su domicilio en Madrid (España) y no acreditado que la compra de los billetes se hubiera realizado telemáticamente desde su domicilio en Madrid, carecen los Tribunales de esta ubicación de competencia territorial, siendo competente los Juzgados y Tribunales de Sevilla. Lo mismo se determina en Auto de 18/10/2018, siendo competentes los Juzgados y Tribunales de Málaga y no así los de Madrid. Sin embargo, la Audiencia Provincial de Girona también se ha pronunciado respecto de la competencia territorial, en el Auto de 27/9/2018, apostando por la competencia del Juzgado de lo Mercantil de Girona.