

Notas sobre competencia internacional y territorial en indemnizaciones por retraso o cancelación de vuelos

Notes on international and territorial jurisdiction in compensation for delay or cancellation of flights

FRANCISCO JOSÉ MARTÍN MAZUELOS

Magistrado jubilado y ex miembro de la REJUE

Resumen: Este trabajo tiene como objeto proporcionar unas directrices claras sobre este importante tema, a la vista de la jurisprudencia relativamente reciente del TJUE y de resoluciones nacionales también recientes, no conformes con ella.

Palabras clave: Transporte aéreo, Competencia internacional y territorial.

Abstract: *This paper is not intended to be a doctrinal study on this matter, but merely to summarize clear guidelines, in view of recent judgments of the CJEU, with which some judgments of Spanish courts do not comply.*

Key Words: Air transport, International and local jurisdiction.

Sumario: I. Introducción. II. Instrumentos reguladores de la responsabilidad. 1. El Convenio de Montreal. 2. El Reglamento (CE) nº 261/2004. 3. Su compatibilidad. III. Competencia. 1. Según el Reglamento 1215/2012 y el Convenio de Lugano. 2. Según el Convenio de Montreal. IV. ¿Examen de oficio de la competencia? V. Resoluciones nacionales. VI. Conclusiones.

I. Introducción

Existen normas internacionales que se refieren a las indemnizaciones por retraso (o cancelación) de vuelos y a la competencia para conocer de ellas. Su variedad y sus

diferencias han planteado problemas de entendimiento, interpretación y aplicación, que han dado lugar a que distintos órganos judiciales españoles hayan dado respuestas no concordantes y en no pocas ocasiones desacertadas. Estas discrepancias son las que han inspirado este trabajo, pero antes de indicar tales resoluciones y su sentido conviene hacer una reseña de las normas que son de aplicación y las relaciones entre ellas.

II. Instrumentos reguladores de la responsabilidad

1. El Convenio de Montreal¹ del que es parte la Unión Europea, se aplica cuando el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o transbordo, están situados, bien en el territorio de dos Estados Partes, bien en el territorio de un solo Estado Parte si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado, aunque no sea Estado Parte (art. 1.2). Prevé, entre otros supuestos, responsabilidad por los daños ocasionados por retraso (art. 19) pero no por cancelación. No define el concepto de retraso ni la cuantía de la indemnización, sino que están sujetos a la apreciación judicial, a la prueba y también a su carácter exclusivamente compensatorio como expresa el artículo 29 *in fine*, solo establece unos límites máximos salvo pacto en contra (art. 22).

2. El Reglamento (CE) nº 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, así como la jurisprudencia europea que lo ha interpretado. Además de otros derechos, prevé una indemnización a tanto alzado respecto a vuelos con salida en un Estado miembro, o con llegada a un Estado miembro desde un tercer Estado cuando el transportista aéreo posea una licencia de explotación válida expedida por un Estado miembro, en casos de denegación del embarque o cancelación o retraso respecto a la hora de salida del vuelo, que la jurisprudencia ha extendido a un gran retraso en la llegada².

Fecha de recepción del original: 2 de marzo de 2022. Fecha de aceptación de la versión final: 11 de marzo de 2022.

¹ Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, BOE núm. 122 de 20 mayo de 2004, DOUE L194, 18.7.2001.

² PAZOS CASTRO, R., "El derecho a compensación por retraso en la normativa europea de transporte aéreo de pasajeros", *Revista para el análisis del Derecho* www.INDRET.com, Barcelona, abril 2017

3. Su compatibilidad

Ha quedado dicho que la regulación no coincide en cuanto el Convenio no contempla la cancelación de vuelos, pero en cambio es más amplio en cuanto considera indemnizaciones que no son objeto del Reglamento, por lesiones o fallecimiento, además de incluir criterios competenciales en su artículo 33 (V. apdo. 2 del C III de este trabajo) y un plazo de caducidad de dos años en el 35 que no son objeto del Reglamento citado.

Tienen un ámbito subjetivo coincidente en cuanto los Estados miembros de la Unión son partes en el Convenio de Montreal. La compatibilidad entre las indemnizaciones del Convenio y del Reglamento 261/2004 fue ya declarada en la STJUE de 23 de octubre de 2011, asuntos acumulados C-581/10 y C-629/10, *Nelson y otros*. Razona en esencia (apdos. 49 a 51) que el Reglamento, a diferencia del Convenio, no exige la prueba de un daño causado por el retraso ni se aplica a todo retraso, sino que concede una compensación por gran retraso aplicable por igual a todos los pasajeros independientemente de sus circunstancias individuales, y que el Reglamento permite en su artículo 12 una compensación complementaria por la totalidad del perjuicio sufrido, ya con base en el Convenio de Montreal ya en el Derecho nacional.

III. Competencia

1. Según el Reglamento 1215/2012 y el Convenio de Lugano

Ambos textos tienen por objeto la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil. El contrato de transporte aéreo está indudablemente incluido en el ámbito material de ambos, es materia mercantil que en la esfera interna viene atribuida a los Juzgados de lo Mercantil³. En demanda planteada en un Estado miembro de la Unión, se aplicará el Reglamento 1215/2012 cuando el demandado tenga su domicilio en un Estado miembro⁴ y el Convenio de Lugano de 2007 cuando lo tenga en Noruega, Islandia o Suiza.

³ Dice el Artículo 86 ter de la Ley Orgánica del Poder Judicial:

2. Los Juzgados de lo Mercantil conocerán, asimismo, de cuantas cuestiones sean de la competencia del orden jurisdiccional civil, respecto de:

...

b) Las pretensiones que se promuevan al amparo de la normativa en materia de transportes, nacional o internacional.

⁴ Aunque Dinamarca no participó en la adopción del Reglamento, su considerando 41 expresaba que podía optar por aplicarlo por vía convencional, habiéndose publicado tal acuerdo en el DOUE L 182/1 de 17 de julio de 2015.

Es fuero general el del domicilio del demandado (artículos 4 del Reglamento y 2 del Convenio).

Una de las cuestiones que se plantea en la STJUE *Ryanair* de 11 de abril de 2019⁵, es si es posible la aplicación del criterio previsto en el artículo 7.5 del Reglamento 1215/2012 (coincidente con el 5.5 del Convenio de Lugano) ya que la compañía demandada tenía una sucursal en la demarcación del Juzgado ante el que fue presentada la demanda. Nos dice su apartado 33 que *existen dos criterios que permiten determinar si una acción judicial relativa a la explotación de una sucursal tiene conexión con un Estado miembro. Por una parte, el concepto de «sucursal» implica la existencia de un centro de operaciones que se manifiesta de forma duradera hacia el exterior como la prolongación de una casa matriz. Ese centro debe estar dotado de una dirección y de un equipamiento material de manera que pueda negociar con terceros y estos no tengan que dirigirse directamente a la casa matriz. Por otra parte, el litigio debe referirse, bien a actos relativos a la explotación de una sucursal, bien a obligaciones contraídas por esta en nombre de la casa matriz, cuando esas obligaciones deban cumplirse en el Estado en que se encuentre dicha sucursal.* No considera aplicable al caso ninguno de los dos conceptos de “sucursal” y, en particular, el segundo porque el billete de avión de que se trata fue comprado en línea y no a través de esa sucursal.

Cabe que el demandante acuda a un fuero alternativo al domicilio del demandado, como es el contractual señalado en los artículos 7.1.b del Reglamento y 5.1.b del Convenio: *el lugar del Estado miembro [o vinculado por el presente Convenio] en el que, según el contrato, hayan sido o deban ser prestados los servicios*. A diferencia de la generalidad de los casos, estas normas no solo regulan la competencia internacional de los órganos de un Estado sino claramente la territorial del órgano que dentro de ese Estado tenga jurisdicción concreta sobre el lugar de prestación del servicio.

La jurisprudencia ha interpretado que es competente para conocer de una demanda de compensación basada en un contrato de transporte aéreo de personas, a elección del demandante, el tribunal en cuya demarcación se halle el lugar de salida o el lugar de llegada del avión, tal como dichos lugares estén previstos en el contrato⁶

En casos de conexión con reserva única, se considera lugar de ejecución también el de llegada del segundo vuelo aunque el retraso se produzca en el primero que no ha

⁵ STJUE de 11 de abril de 2019, asunto C-464/18, *Ryanair* (ECLI:EU:C:2019:311).

⁶ STJUE de 7 de noviembre de 2019 (ECLI:EU:C:2019:927), asunto C-213/18, *easyJet Airline Co. Ltd.*, apdo. 42.

sido contratado directamente por el transportista demandado⁷. De la misma manera, la cancelación del segundo vuelo puede fundar la competencia del lugar de salida del primero: se considera que el segundo transportista demandado actúa en nombre de la persona que tiene un contrato con el pasajero⁸.

La interpretación del Reglamento 1215/2012 por el Tribunal de Justicia es válida para el Convenio de Lugano⁹

Es de notar que estos contratos están excluidos expresamente de las normas competenciales protectoras del consumidor que le facultarían para demandar en su propio domicilio, a no ser que se trate de un contrato combinado de viaje y alojamiento¹⁰.

2. Según el Convenio de Montreal

Se encuentra regulada la competencia en su artículo 33.1:

Una acción de indemnización de daños deberá iniciarse, a elección del demandante, en el territorio de uno de los Estados Partes, sea ante el tribunal del domicilio del transportista o de su oficina principal, o del lugar en que tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato, sea ante el tribunal del lugar de destino.

No incluye el Estado de residencia principal y permanente del pasajero (el consumidor), a diferencia del apartado 2 que sí o hace para las indemnizaciones por muerte y lesiones.

Determina tanto la competencia internacional como la territorial¹¹.

A diferencia de las normas europeas, no contempla el lugar de salida del vuelo. Nótese que la previsión competencial del lugar en el que se encuentra una oficina viene a coincidir con la interpretación que hace el Tribunal de Justicia del artículo 7.5 del

⁷ STJUE de 7 de marzo de 2018 (ECLI:EU:C:2018:160), asuntos acumulados C-274/16, C-447/16 y C-448/16, *varios contra Air Nostrum*.

⁸ ATJUE de 13 de febrero de 2020 (ECLI:EU:C:2020:101), asunto C-606/19, *flightright GmbH contra Iberia*.

⁹ STJUE de 20 de diciembre de 2017, (ECLI:EU:C:2017:993) asunto C-467/16, *Schlömp*, apdos.46 a 48.

¹⁰ Artículos 17.3 del Reglamento 1215/2012 y 15.3 del Convenio de Lugano.

¹¹ Así lo expresa la STJUE de 7 de noviembre de 2019 (ECLI:EU:C:2019:927), asunto C-213/18, *easyJet Airline Co. Ltd.*, en el apdo. 2 de su parte dispositiva.

Reglamento 1215/2012 (v. apartado 1 de este capítulo), exigiendo una conexión con el contrato.

Ni el Reglamento 1215/2012 ni el Convenio de Lugano excluyen que el demandante pueda invocar los criterios competenciales del Convenio de Montreal. En efecto, sus respectivos artículos 71 y 67 especifican que no quedan afectados los convenios aplicables a los Estados miembros o a los Estados vinculados por el Convenio que, en materias particulares, regulen la competencia judicial (apdo. 1), siempre respetando la asunción de competencia por el demandado si no se opone a ella (apdo. 2).

El Tribunal de Justicia ha excluido la aplicación del Convenio de Montreal a la competencia cuando la reclamación se basa exclusivamente en el Reglamento 261/2004¹²

Puede que la parte no sólo pretenda la indemnización a tanto alzado y el reembolso de los gastos previstos en los artículos 7 y 9 del Reglamento 261/2004 por el solo hecho del retraso, sino también indemnización de los daños materiales o morales causados por él, lo que está previsto en el artículo 12¹³. A esa compensación suplementaria que pueda reclamar por los daños causados por el retraso al amparo del artículo 19 del Convenio de Montreal deben aplicarse los criterios competenciales previstos en su artículo 33, como resuelve la citada sentencia *easyJet Airline Co. Ltd.*¹⁴.

IV. ¿Examen de oficio de la competencia?

El examen de oficio *a limine litis* de la competencia tiene su fundamento en el artículo 38 de la Ley de Enjuiciamiento Civil por lo que respecta a la internacional, al igual que el 58 sobre la competencia territorial que se pronuncia en similares términos cuando venga fijada en normas imperativas. Veremos cómo la costumbre de aplicarlos lleva a que con frecuencia los órganos nacionales caigan en la tentación de acudir a ellos sin advertir que existen normas internacionales preferentes.

Tampoco en la práctica se observa una aplicación uniforme de los citados artículos de nuestra Ley de Enjuiciamiento Civil. Cuando mencionan la audiencia del Ministerio

¹² STJUE de 10 de marzo de 2016, (ECLI:EU:C:2016:148) C-94/14, *Flight Refund*, apdo. 46.

¹³ Artículo 12. *Compensación suplementaria*

1. *El presente Reglamento se aplicará sin perjuicio de los derechos del pasajero a obtener una compensación suplementaria. La compensación que se conceda con arreglo al presente Reglamento podrá deducirse de la misma.*

¹⁴ Apdo. 1 de su parte dispositiva y apdos. 32 y 44 de su fundamentación.

Fiscal y de las partes, se suele entender que se trata de las partes personadas, a las que expresamente se limita el artículo 58, es decir a los demandantes, sin perjuicio de que el o los demandados puedan plantear luego declinatoria si se decreta la competencia del Juzgado sin haberlos oído, el procedimiento sigue adelante y son emplazados. Pero otras veces se da traslado también a la parte demandada para que pueda alegar lo que entienda procedente.

Tanto el Reglamento 1215/2012 como el Convenio de Lugano de 2007 impiden el examen inicial de oficio por el tribunal de su competencia. Esta existe indudablemente si la persona demandada tiene su domicilio en el Estado donde lo ha sido y en este caso no se plantea cuestión alguna. En otro caso, el artículo 28 del Reglamento y el 26 del Convenio indican que solo cuando la demandada no comparezca es cuando puede el órgano jurisdiccional declararse de oficio incompetente, examinar por sí su propia competencia. Si comparece el demandado y no impugna la competencia esta queda establecida conforme al artículo 26 del Reglamento y el 24 del Convenio.

La STJUE *Ryanair*, de 11 de abril de 2019 antes citada, interpreta al respecto que, si *tras la invitación del Secretario judicial de ese órgano a que se presentaran observaciones sobre la eventual competencia internacional de dicho órgano para conocer de la demanda objeto del litigio principal, la parte demandada en el litigio principal no presentó observaciones escritas [...] el hecho de no presentar observaciones no puede constituir una comparecencia en el sentido del artículo 26 del Reglamento n.º 1215/2012 y, por tanto, no puede considerarse una aceptación tácita, por parte del demandado, de la competencia del órgano jurisdiccional ante el que se ha presentado la demanda* (apdos. 39 y 40).

Las normas internacionales dejan sin efecto las disposiciones al respecto de la Ley de Enjuiciamiento Civil, que no cabe invocar (resulta ya de su artículo 36). Por tanto, en presencia de un elemento internacional no puede el órgano judicial suscitar de oficio su falta de competencia salvo que se trate de una de las competencias definidas como exclusivas (ajenas a estas reclamaciones). Tiene consecuencia sobre la litispendencia, pues la competencia no queda establecida con la admisión de la demanda, sino a partir del momento en que finaliza el plazo para comparecer y contestar sin que haya planteado la parte declinatoria.

A este respecto, lo que sí podría discutirse es la vigencia de la Ley de Enjuiciamiento Civil en cuanto establece en su artículo 64 un término preclusivo para plantear la declinatoria, para impugnar la competencia, menor que el de la comparecencia para contestar a la demanda. A la vista de la doctrina del Tribunal de Justicia sobre los conceptos autónomos, el efecto útil, la unidad y primacía del Derecho comunitario, mientras no transcurra el término para contestar puede alegar el demandado la falta

de competencia¹⁵. Observemos que la expresión empleada por el Reglamento y el Convenio es que “comparezca” o no el demandado y si su comparecencia tiene por objeto impugnar la competencia, lo que autoriza a entender que solo atienden al término por el que ha sido emplazado. Es una postura que había adoptado nuestro Tribunal Supremo¹⁶ aunque sólo para el antiguo juicio de menor cuantía al amparo del 513 LEC 1881 (excepción a proponer en la contestación) porque no era entonces aplicable la declinatoria a motivos ajenos a la falta de competencia territorial como es la falta de jurisdicción de los tribunales españoles.

El Convenio de Montreal se limita a remitirse a las normas procedimentales del Estado competente en su artículo 33 *in fine*, que actualmente están representadas por las del Reglamento 1215/2012 y el Convenio de Lugano de 2007. A pesar de que los términos imperativos iniciales -“deberá iniciarse”- permitirían sostener la exclusión de la sumisión tácita, tanto el artículo 71 del Reglamento 1215/2012 como el 67 del Convenio de Lugano permiten aplicar las normas de competencia que contengan convenios en materias particulares (apdo.1), pero imponen en todo caso observar sus respectivos artículos 28 y 26 (apdo. 2), que establecen la competencia del órgano ante el que comparezca el demandado a menos que la comparecencia tenga por objeto impugnar la competencia.

En último término, el artículo 22 bis de la Ley Orgánica del Poder Judicial se expresa en igual sentido en su apartado 3: *serán competentes los Tribunales españoles cuando comparezca ante ellos el demandado. Esta regla no será de aplicación si la comparecencia tiene por objeto impugnar la competencia.*

V. Resoluciones nacionales

Una búsqueda de las resoluciones que se refieren a la competencia en estas materias cuando existe un elemento internacional, publicadas en la página de Internet del

¹⁵ QUINTANA, I., “Declinatoria de competencia judicial y Derecho de la UE. Comentario a la sentencia de la Audiencia Provincial de Girona de 28 de enero de 2022: el Derecho de la Unión Europea permite formular declinatoria de competencia judicial una vez transcurrido el plazo de 10 días establecido por el artículo 64.1 de la LEC”, en [Almacén de Derecho](https://almacendederecho.org), Feb 16, 2022, <https://almacendederecho.org/declinatoria-de-competencia-judicial-y-derecho-de-la-ue>.

¹⁶ SSTS núm. 116/2007 de 8 de febrero (ROJ: **STS 452/2007** - ECLI:ES:TS:2007:452) y 293/2007, de 14 de marzo (ROJ: STS 1441/2007 - ECLI:ES:TS:2007:1441): “*si bien es cierto que tanto la vigente Ley de Enjuiciamiento Civil, como la actual Ley de Arbitraje –la Ley 60/2003, de 23 de diciembre– imponen acudir al trámite de la declinatoria para alegar la falta de jurisdicción, no menos cierto es que lo hacen, si no bajo categorías desconocidas, sí a la vista de procedimientos y de trámites procesales nuevos, sin que puedan servir siquiera de referentes interpretativos a la hora de resolver una cuestión suscitada durante la vigencia de la Ley procesal anterior de 1881*”.

Consejo General del Poder Judicial, ha dado como resultado encontrar una serie de ellas. La consulta puede realizarla cualquier persona¹⁷, y para facilitarla se incluye la referencia de cada una de tales resoluciones. Están relacionadas a continuación, con un resumen de su contenido y una breve observación entre paréntesis sugerida por las normas arriba indicadas.

De nuestro **Tribunal Supremo** encontramos numerosos autos que resuelven conflictos negativos de competencia territorial entre dos juzgados sobre reclamaciones por retrasos de vuelos con un elemento internacional, en que ambos han declarado su falta de competencia de oficio (primer obstáculo que no llega a plantearse siquiera). Ninguno de esos autos invoca norma competencial distinta a las contenidas en la Ley de Enjuiciamiento Civil (entre estas la imposibilidad de sumisión en el juicio verbal, contraria a las normas sobre competencia internacional que incluyen la territorial), a pesar de citar frecuentemente “la STJUE de 9 de Julio de 2009 (asunto C-204-08)”, que interpreta el artículo 5.1.b), segundo guión, del Reglamento 44/2001¹⁸. Sirvan de ejemplos recientes:

Auto del 24 de septiembre de 2019 en conflicto de competencia territorial 152/2019 ROJ: ATS 10592/2019 - ECLI:ES:TS:2019:10592A).

Demandada Swiss International Air Lines por retraso en un vuelo entre Barcelona y La Habana, se plantea la cuestión entre los juzgados de Madrid y Barcelona. La demandante accionó en Madrid alegando que allí designó domicilio a efectos de notificaciones. Resuelve la competencia a favor no de Barcelona (lugar de salida del vuelo) sino de Madrid conforme al segundo inciso del art. 51.1 de la LEC por ser el lugar donde debía surtir efectos la relación (no alcanzamos a entender el motivo) y donde la demandada tenía sucursal (aunque no se dice que interviniera en el contrato sino parece que la sucursal de Barcelona según el primer informe del Ministerio Fiscal; en cualquier caso no tenía la demandada domicilio en España).

Auto del 8 de junio de 2021 en conflicto de competencia territorial 286/2020 (ROJ: ATS 7750/2021 - ECLI:ES:TS:2021:7750A).

Se plantea entre un juzgado de Palma de Mallorca y otro de Madrid, respecto de una reclamación formulada por un consumidor contra Eurowings GMBH por un vuelo entre Manchester y Namibia con escala en Colonia. Resuelve la cuestión de acuerdo con el artículo 52 de la LEC, no considera competente a ninguno de aquellos por no corresponder al domicilio de la demandada ni a los lugares de

¹⁷ Buscador de jurisprudencia en <https://www.poderjudicial.es/cgpj/es/Servicios/Jurisprudencia/>

¹⁸ STJUE de de 9 de julio de 2009, asunto C-204/08, *Rehder*.

salida ni llegada del vuelo y declara que podría inhibirse el que planteó la cuestión a favor de los Juzgados de Sevilla, por tener allí su domicilio el demandante consumidor, conforme a su apartado 3.

(Siendo Alemania el domicilio aparente de la demandada y el lugar de escala del vuelo, la competencia territorial no se rige por la LEC y los Reglamentos no atribuyen competencia a los tribunales españoles sino al alemán correspondiente)

De las resoluciones de otros tribunales, se puede hacer un primer grupo con autos de la **sección 18 de la Audiencia Provincial de Madrid:**

Auto del 29 de enero de 2016 (ROJ: AAP M 111/2016 - ECLI:ES:APM:2016:111A), recurso contra auto del Juzgado lo Mercantil núm. 5.

Auto del 28 de abril de 2017 (ROJ: AAP M 7178/2017 - ECLI:ES:APM:2017:7178A), recurso contra auto del Juzgado de lo Mercantil núm. 10.

Establecen la competencia conforme al Reglamento 1215/2012 porque la demandada -CONVIASA en el primer caso y NORWEGIAN AIR RESOURCES SPAIN SL en el segundo- se dice que está domiciliada en Madrid. Revocan la declaración de falta de competencia de uno y otro Juzgado, a los que reprocha también que la hicieran sin haber emplazado al demandado (solo yerran en el fundamento al no citar el Reglamento aplicable sino la Ley de Enjuiciamiento Civil y la Ley Orgánica del Poder Judicial).

Otro integrado por autos del **Juzgado de lo Mercantil núm. 6 de Madrid**, que estiman (con acierto) la declinatoria de jurisdicción por no ser español el origen ni destino del vuelo ni el domicilio de la demandada:

Auto del 9 de octubre de 2018 (ROJ: AJM M 119/2018 - ECLI:ES:JMM:2018:119A)

Auto del 30 de diciembre de 2020 (ROJ: AJM M 401/2020 - ECLI:ES:JMM:2020:401A).

Auto del 30 de diciembre de 2020 (ROJ: AJM M 407/2020 - ECLI:ES:JMM:2020:407A).

Un tercero, de tribunales de **Girona:**

Auto del Juzgado de lo Mercantil núm. 1 del 9 de julio de 2018 (ROJ: AJM GI 145/2018 - ECLI:ES:JMGI:2018:145A).

Auto del Juzgado de lo Mercantil núm. 1 del 30 de julio de 2018 (ROJ: AJM GI 130/2018 - ECLI:ES:JMGI:2018:130A).

Suscitada de oficio la falta de competencia, ambos acuerdan plantear cuestiones prejudiciales, ya resueltas por el Tribunal de Justicia¹⁹.

Auto de la sección primera de la Audiencia Provincial del 27 de septiembre de 2018 (ROJ: AAP GI 975/2018 - ECLI:ES:APGI:2018:975A) contra auto de 2 de mayo de 2018 del Juzgado de lo Mercantil núm. 1 de Girona que se entendió carente de competencia conforme al Reglamento 1215/2012, tratándose de vuelo de Wizz Air entre Barcelona y Bucarest (Girona no era origen ni destino del vuelo ni domicilio de la demandada). La Audiencia, en resolución unipersonal, estima el recurso de apelación atendiendo al domicilio del consumidor (desacertadamente).

Un cuarto, autos del **Juzgado de lo Mercantil núm. 1 de A Coruña**

Auto de 13 de enero de 2022 (ROJ: AJM C 9/2022 - ECLI:ES:JMC:2022:9A).

En un vuelo de Easyjet Switzerland entre Santiago de Compostela y Ginebra, al no pertenecer Suiza a la Unión Europea, declara de oficio su falta de competencia, entendiendo que deben optar los demandantes por alguno de los fueros indicados en el Convenio de Montreal, es decir los tribunales de Suiza (pero la reclamación no se fundaba en ese Convenio y la resolución no tiene en cuenta el Convenio de Lugano).

Auto de 2 de febrero de 2022 (ROJ: AJM C 10/2022 - ECLI:ES:JMC:2022:10A).

Declara la falta de competencia del Juzgado, indicando que el demandante debe optar por presentar su reclamación en el domicilio social de la aerolínea demandada Ryanair (Irlanda) o en el país de origen (Estonia) o destino (Italia) del vuelo (pero lo hace indebidamente de oficio invocando igualmente el art. 38 de la LEC).

¹⁹ STJUE de 11 de abril de 2019, asunto C-464/18, Ryanair (ECLI:EU:C:2019:311) objeto de posterior mención y auto de la misma fecha en asunto C-646/18, Ryanair, que se remite a aquella (ECLI:EU:C:2019:330).

Lo inmediato de las dos últimas citadas, cuyo contenido ha sido difundido en la página del Consejo General del Poder Judicial²⁰ y las confusiones en que incurren algunas de las anteriores, ya apuntadas brevemente, es lo que ha inducido la redacción de este breve trabajo.

VI. Conclusiones

1. El órgano judicial no debe acudir a la Ley de Enjuiciamiento para examinar de oficio su competencia antes del término del emplazamiento del demandado, pues solo está autorizado para ello ante su falta de comparecencia.
2. Las normas de competencia en los textos internacionales regulan no sólo la internacional sino la territorial.
3. No es aplicable a estas reclamaciones el domicilio del demandante consumidor.
4. El régimen de responsabilidad previsto en el Reglamento 261/2004 no coincide con el del Convenio de Montreal, son compatibles.
5. Se aplicarán las normas de competencia del Reglamento 1215/2012, del Convenio de Lugano o del Convenio de Montreal según el domicilio del demandado y la pretensión que se ejercite.
6. Dado que el Convenio de Montreal no incluye la competencia del órgano jurisdiccional del lugar de salida del vuelo, la acumulación en un mismo procedimiento de una pretensión fundada en este convenio con otra fundada en el Reglamento 261/2004 es posible ante el lugar de llegada, el domicilio de la demandada o la sucursal en que se haya celebrado el contrato. También cabe aplicar las reglas de conexidad contenidas en el artículo 30 del Reglamento 1215/2012, coincidente con el 28 del Convenio de Lugano²¹.

²⁰ <https://www.poderjudicial.es/cgpj/es/Poder-Judicial/Noticias-Judiciales/Un-juzgado-de-A-Coruna-declara-incompetentes-a-los-organos-judiciales-espanoles-para-resolver-una-reclamacion-contr-Ryanair-por-el-retraso-de-un-vuelo-entre-Estonia-e-Italia>.

²¹ GOÑI URRIZA, N., "La determinación de la competencia judicial internacional en las reclamaciones de indemnización y daños resultantes de la cancelación y retraso de vuelos: la sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de noviembre de 2019, C-213/18, A. Guaitoli y otros c. Easyjet Airline Co. Ltd." *Cuadernos de Derecho Transnacional*, 12(2), 1030-1035, octubre de 2020, <https://doi.org/10.20318/cdt.2020.5650>, apdo. 12 *in fine*.

Bibliografía

GOÑI URRIZA, N., “La determinación de la competencia judicial internacional en las reclamaciones de indemnización y daños resultantes de la cancelación y retraso de vuelos: la sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de noviembre de 2019, C-213/18, A. Guaitoli y otros c. Easyjet Airline Co. Ltd.” *Cuadernos de Derecho Transnacional*, 12(2), 1030-1035, octubre de 2020, <https://doi.org/10.20318/cdt.2020.5650>.

PAZOS CASTRO, R., “El derecho a compensación por retraso en la normativa europea de transporte aéreo de pasajeros”, *Revista para el análisis del Derecho*, www.INDRET.com, Barcelona, abril 2017

QUINTANA, I., “Declinatoria de competencia judicial y Derecho de la UE. Comentario a la sentencia de la Audiencia Provincial de Girona de 28 de enero de 2022: el Derecho de la Unión Europea permite formular declinatoria de competencia judicial una vez transcurrido el plazo de 10 días establecido por el artículo 64.1 de la LEC”, en *Almacén de Derecho*, Feb 16, 2022, <https://almacendederecho.org/declinatoria-de-competencia-judicial-y-derecho-de-la-ue>.