



APM 3.9.

Publicación digital. - Asociación Profesional de la Magistratura

FRANCISCO DE PAULA PUIG
BLANES

MAGISTRADO AP DE
BARCELONA

COMPETENCIA EN PROCEDIMIENTOS DE TRANSPORTE AÉREO

I.- INTRODUCCIÓN

La problemática derivada del transporte aéreo es muy frecuente en la práctica de los tribunales al poder ser numerosas cuestiones las que pueden fundamentar una reclamación en este ámbito: desde los retrasos o cancelaciones hasta daños en equipajes e incluso lesiones que haya podido tener un pasajero o su fallecimiento.

De cara a su reclamación es necesario con carácter previo determinar ante que órgano jurisdiccional reclamar concretando el mismo no solamente desde el punto de vista de la competencia objetiva o territorial, sino asimismo desde la internacional dado que el elemento extranjero es muy frecuente que se de en este tipo de procedimientos bien por el origen o destino del vuelo, bien por la propia nacionalidad o domicilio de las partes (tanto de la compañía aérea como del pasajero).

Es a ello a lo que se dedica el siguiente análisis que trata de clarificar estas cuestiones.

II.- COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL

II.1.- Normas aplicables

En todo procedimiento con elemento extranjero la primera cuestión que se plantea es la referente a la competencia judicial internacional en tanto en cuanto solamente se puede resolver si la misma se posee.

Para dar respuesta a esta cuestión, la primera dificultad existente es la referente a la concreción de cual fuere la norma que determinare tal competencia judicial

internacional al existir normas que la delimitan tanto en el derecho de la Unión Europea (Reglamento 1215/2012 y Convenio de Lugano de 2007), como en el derecho internacional convencional (Convenio de Montreal de 28.05.1999 y Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929) y en el interno (LOPJ).

En relación a lo planteado es necesario siempre partir del principio de primacía del Derecho de la Unión Europea que es inherente a la naturaleza específica de propia Unión y ya fue proclamado en la Sentencia Costa/ENEL de 15 de julio de 1964, asunto 6/64, lo que obliga a analizar si las normas de la Unión Europea existentes en la materia dan una respuesta a la cuestión que se acaba de plantear.

A tal efecto se debe partir de lo que dispone el Reglamento (UE) Nº 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 (Reglamento Bruselas I refundición) ya que al delimitar el mismo su ámbito de aplicación (art. 1), todas las cuestiones inherentes a las reclamaciones derivadas del transporte aéreo se considera que están en él incluidas pues entran dentro de la noción materia civil y mercantil sin estar entre las exclusiones que el mismo precepto establece.

No obstante lo anterior, el Reglamento 1215/2012 contiene en su capítulo VII un apartado referente a sus relaciones con otros instrumentos disponiendo al efecto el art. 71.1 que:

“1. El presente Reglamento no afectará a los convenios en que los Estados miembros sean parte y que, en materias particulares, regulen la competencia judicial, el reconocimiento o la ejecución de las resoluciones”.

Esta norma supone por ello que a pesar de que el Reglamento 1215/2012 tiene primacía sobre los convenios internacionales, ello no obstante, y con fundamento en la propia previsión del Reglamento, en caso de que haya algún convenio internacional que contenga normas de competencia judicial internacional sobre una materia específica que pueda resultar aplicable, este convenio, por su especialidad, puede aplicarse sobre el régimen genérico del Reglamento 1215/2012.

En el supuesto aquí analizado del transporte aéreo existen normas de derecho internacional convencional reguladoras de la competencia judicial internacional cuales son el art. 33 del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999 y el art. 28 del Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929 para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional antecesor del Convenio de Montreal y que establece el denominado sistema de Varsovia (este precepto no fue cambiado por el Protocolo de La Haya de 28 de septiembre de 1955 que modificaba la versión original del Convenio de Varsovia, como tampoco por los Protocolos de Montreal de 25 de septiembre de 1975).

La existencia de estas normas implica por ello que (con fundamento en el art. 71.1 del Reglamento 1215/2012) en aquellos casos en los que resulte de aplicación a la reclamación que se efectúe el Convenio de Montreal o el Convenio de Varsovia (el primero prevalece frente al segundo entre los estados que son parte en él según se dispone en el art. 55 del Convenio de Montreal), la delimitación de la competencia judicial internacional se hará con fundamento en lo que tales Convenios establecen y no por ello en base al régimen contenido en el Reglamento 1215/2012.

Ello hace que, de cara a la aplicación correcta de los preceptos reguladores de la competencia judicial internacional, es siempre necesario determinar cuál sea la norma aplicable a la concreta reclamación que se formula, pues la misma determina cual fuere aquella en base a la que se debe fundamentar la competencia judicial internacional.

A tal efecto, cabe indicar que las normas en base a las que se plantean las reclamaciones en este ámbito son esencialmente las siguientes (dos de ellas ya se han mencionado):

* 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, y se deroga el Reglamento (CEE) nº 295/91. De ser operativo el mismo, la competencia judicial internacional se determina en base a lo previsto en el Reglamento 1215/2012 cuando la parte demandada tenga su domicilio en un Estado miembro de la Unión Europea y el Convenio de Lugano de 2007 cuando lo tenga en Noruega, Islandia o Suiza (Reino Unido solicitó el 8 de abril de 2020 su incorporación al mismo que aún no se ha acordado).

* Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de noviembre de 2015 relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados, por la que se modifican el Reglamento (CE) no 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE del Consejo (en relación a la misma existe una Propuesta de Directiva por la que se modifica la Directiva (EU) 2015/2302 para hacer mas eficaz la protección de los viajeros y simplificar y clarificar determinados aspectos de la Directiva COM (2023) 905 final).

. En el derecho interno la misma se ha desarrollado por el Real Decreto-ley 23/2018, de 21 de diciembre, de transposición de directivas en materia de marcas, transporte ferroviario y viajes combinados y servicios de viaje vinculados. De ser operativo este régimen y los efectos específicos en él previstos, la competencia judicial internacional se determina en base a lo previsto en el Reglamento 1215/2012 cuando la parte demandada tenga su domicilio en un Estado miembro de la Unión Europea y el Convenio de Lugano de 2007 cuando lo tenga en Noruega, Islandia o Suiza (como ya se ha señalado Reino Unido solicitó el 8 de abril de 2020 su incorporación al mismo que aún no se ha acordado).

* Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999. De aplicarse este Convenio, la competencia judicial internacional se determina en base a lo que en el art. 33 del mismo se prevé.

* Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929, para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional (sistema de Varsovia). De ser operativo este Convenio, la competencia judicial internacional se determina en base a lo que en el art. 28 del mismo se establece.

Es por ello que de cara a determinar la norma aplicable en materia de competencia judicial internacional es necesario conocer el ámbito de aplicación de cada uno de los instrumentos antes mencionados (y por ello las pretensiones que en ellos se fundamentan).

* Reglamento (CE) nº 261/2004 sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos.

El mismo (art. 1) es de aplicación a los derechos mínimos (indemnización a tanto alzado) que asisten a los pasajeros en caso de: a) denegación de embarque contra su voluntad; b) cancelación de vuelo; c) retraso de vuelo. Opera (art. 3) en relación:

a) a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado (incluye conforme se establece en el art. 355 del Tratado de funcionamiento de la Unión Europea Guadalupe, la Guayana Francesa, Martinica, la Reunión, San Bartolomé, San Martín, las Azores, Madeira y las islas Canarias); 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 (con la precisión anterior), 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.

No se aplica a los pasajeros que viajen gratuitamente o con un billete de precio reducido que no esté directa o indirectamente a disposición del público. No obstante, se aplica a los pasajeros que posean billetes expedidos, dentro de programas para usuarios habituales u otros programas comerciales, por un transportista aéreo o un operador turístico.

* Directiva (UE) 2015/2302 de viajes combinados

So objeto (art. 1) es la aproximación de determinados aspectos de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros en relación con los contratos entre viajeros y empresarios relativos a viajes combinados y a servicios de viaje vinculados.

Por viaje combinado (art. 3) se entiende aquel que combina al menos dos tipos de servicios de viaje a efectos del mismo viaje o vacación. Estos servicios de viaje que cabe combinar son los de: a) transporte de pasajeros; b) alojamiento cuando no sea parte intrínseca del transporte de pasajeros y no tenga fines residenciales; c) alquiler de turismos o motocicletas; d) cualquier otro servicio turístico que no forme parte intrínseca de un servicio de viaje de los definidos antes en las letras a), b) o c).

La misma no se aplica (art. 2) a servicios: - De duración inferior a veinticuatro horas, a menos que se incluya la pernoctación; - Ofrecidos de manera ocasional, sin ánimo de lucro y únicamente a un grupo limitado de viajeros; - Contratados como parte de un convenio general para viajes relacionados con un negocio o una profesión.

En ella se establece un régimen de responsabilidad (arts. 13 ss.) del organizador del viaje combinado, incluso si estos servicios son ejecutados por otros proveedores. A tal efecto establece normas de incumplimiento, terminación e indemnización:

- Si cualquiera de los servicios de viaje no se ejecuta de conformidad con el contrato, el organizador debe remediar la falta de conformidad, salvo si resulta imposible o si los costes son desproporcionados.

- Cuando una proporción significativa de los servicios de viaje no pueda prestarse según lo convenido, deben ofrecerse fórmulas alternativas adecuadas de calidad equivalente o superior y sin coste adicional.

- Si el retorno del viajero no puede garantizarse debido a «circunstancias inevitables y extraordinarias», el organizador debe asumir el coste del alojamiento durante tres noches como máximo.

- El viajero puede poner fin al contrato sin pagar ninguna penalización, si existe una falta de conformidad que afecta sustancialmente a la ejecución del viaje combinado y el organizador no la ha subsanado.

* Convenio de Montreal el 28 de mayo de 1999.

Se aplica (art. 1) a todo transporte internacional de personas, equipaje o carga efectuado en aeronaves cambio de una remuneración. También es operativo al transporte gratuito efectuado en aeronaves por una empresa de transporte aéreo, si bien siempre que 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 (existen 139 Estados pudiéndose consultar la información a ello referente en la web de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI: www.icao.int), 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.

Este Convenio prevé, entre otros supuestos, responsabilidad por muerte y lesiones de pasajeros (art. 17), daños a la carga (art. 18) o retraso (art. 19) pero no por cancelación. No establece montos alzados indemnizatorios, sino normas específicas de exoneración en el caso de muerte y lesiones (art. 21) y límites en lo que son daños en los casos de retraso, equipaje o carga (art. 22) (tales límites no se establecen en lo que respecta a los daños personales como destaca la STS 269/2019 de 17 de abril de 2019), estando por ello sujeta la cuantificación a la apreciación judicial y la prueba.

Los montos se fijan en derechos especiales de giro que son un activo de reserva internacional creado por el Fondo Monetario Internacional (DEG - IMF Special Drawing Rights XDR). No son una moneda, pero su valor se basa en una cesta de cinco monedas: el dólar de EE.UU., el euro, el renminbi chino, el yen japonés y la libra esterlina (el cambio aproximado es de 1 XDR = 1,21 EUR).

En cuanto a la concreción de a quien reclamar, el art 46 del Convenio establece que toda acción de indemnización de daños debe iniciarse, a elección del demandante, en el territorio de uno de los Estados Partes ante uno de los tribunales en que pueda entablarse una acción contra el transportista contractual o ante el tribunal en cuya jurisdicción el transportista de hecho tiene su domicilio o su oficina principal.

* Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929 (sistema de Varsovia)

Se aplica (art. 1) a todo transporte internacional de personas, equipajes o mercancías efectuado contra remuneración, en aeronaves. También a los transportes gratuitos efectuados en aeronave por una empresa de transportes aéreos.

El punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o transbordo, han de estar situados, bien en el territorio de dos Altas Partes Contratantes, bien en el territorio de una sola Alta Parte Contratante si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado, aunque éste no sea una Alta Parte Contratante (existen 152 Estados pudiéndose consultar la información a ello referente en la web de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI: www.icao.int).

El mismo establece un régimen de responsabilidad por muerte y lesiones de pasajeros (art. 17), daños a equipajes y mercancías (art. 18) o retraso (art. 19). No establece montos alzados indemnizatorios, sino normas específicas de atenuación de responsabilidad en el caso de muerte y lesiones (art. 21) y límites indemnizatorios también en lo referente a daños personales (art. 22) estando por ello sujeta la cuantificación a la apreciación judicial y la prueba.

En la práctica su operativa es muy limitada al haberse el mismo sustituido por el Convenio de Montreal el 28 de mayo de 1999 entre la mayor parte de los estados.

Junto a las anteriores cabe asimismo hacer mención a la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre navegación Aérea y Ley 21/2003, de 7 de julio, de seguridad aérea respecto de las que el régimen de competencia judicial internacional es el determinado por el Reglamento 1215/2012 ante la primacía de las normas del Derecho de la Unión Europea.

Lo que se acaba de exponer pone de manifiesto el distinto objeto de los distintos instrumentos, lo que puede comportar que en determinadas ocasiones y dentro de un mismo procedimiento (y en una misma demanda) se puedan ejercitar diversas pretensiones fundadas cada una de ellas en un distinto régimen jurídico. Ello también tiene efectos en la concreción de la norma aplicable para determinar la competencia judicial internacional de forma semejante a como sucede en los procedimientos de familia en los que cada pretensión tiene su propio régimen en tal concreción de la competencia judicial internacional debiéndose proceder a lo que se ha denominado “dépeçage” (así en el ámbito del derecho de familia se aplica el Reglamento 2019/1111 para determinar la competencia judicial internacional en lo referente al divorcio y responsabilidad parental y el 4/2009 en cuanto a los alimentos).

Esta compatibilidad y por ello la susceptibilidad de formular pretensiones distintas que cabe acumular está expresamente reconocida en el art. 12 del Reglamento (CE) nº 261/2004 según el que:

“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.

2. Sin perjuicio de los principios y normas pertinentes del Derecho nacional, incluida la jurisprudencia, el apartado 1 no se aplicará a los pasajeros que hayan renunciado voluntariamente a una reserva con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 4”.

La compatibilidad de pretensiones y reclamación de indemnizaciones se ha reflejado como no podía ser de otro modo en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, pudiéndose citar a título de ejemplo la STJUE de 23 de octubre de 2012 (Asuntos acumulados C-581/10 y C-629/10, Nelson y otros) en la que se razona que el Reglamento 261/2004, a diferencia del Convenio de Montreal, 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, permitiendo el Reglamento 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.

Tal compatibilidad de reclamaciones también tiene efecto (como se ha anticipado) en lo que es la delimitación de la competencia judicial internacional, pues si se reclama una indemnización en base al Reglamento (CE) nº 261/2004 y una suma adicional con fundamento en el Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999, la competencia judicial internacional para la primera pretensión se determina en base a los criterios que fija el Reglamento 1215/2012 (o en el Convenio de Lugano de 2007), mientras que para la segunda opera la norma que en materia de competencia judicial internacional se contiene en el propio Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999.

Ello se ha reflejado asimismo en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, pudiéndose citar al efecto la STJUE de 7 de noviembre de 2019 (Asunto C-213/18). La misma se refiere a un caso en el que los demandantes en el litigio principal celebraron con easyJet Airline, compañía aérea con domicilio social en el Reino Unido, un contrato de transporte aéreo relativo a un vuelo de ida de Roma Fiumicino (Italia) a Corfú (Grecia) el 4 de agosto de 2015 a las 20:20, y un vuelo de vuelta de Corfú a Roma Fiumicino el 14 de agosto de 2015 a las 23:25. Se anunció que el vuelo de ida tenía retraso y finalmente se canceló y se pospuso hasta el día siguiente. Los demandantes en el asunto principal alegan que no se les ofreció el embarque en otro vuelo de otra compañía aérea, ni la posibilidad de consumir una comida o un refrigerio, ni ninguna otra forma de asistencia, compensación o reembolso, a pesar de una solicitud formal a tal efecto dirigida a easyJet Airline. Por su parte, el vuelo de vuelta tuvo un retraso de más de dos horas y menos de tres horas.

Lo que se reclamó por los actores domiciliados en Roma (Italia) que presentaron su demanda ante el Tribunale ordinario di Roma (Tribunal Ordinario de Roma, Italia) es la condena a easyJet Airline a pagar la compensación prevista en los artículos 5, 7 y 9 del Reglamento nº 261/2004 (indemnización a tanto alzado) y asimismo con fundamento en el Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999 a indemnizar los daños materiales y morales adicionales derivados del incumplimiento de sus obligaciones contractuales por parte de easyJet Airline.

Esta STJUE refleja ante la existencia de pretensiones fundadas en distintos regímenes normativos la antes mencionada doctrina del “dépeçage” de cara a determinar la competencia judicial internacional al indicar que:

“34 En lo que atañe a la competencia para conocer de pretensiones como las controvertidas en el litigio principal, el Tribunal de Justicia ya ha precisado que, dado que los derechos basados respectivamente en las disposiciones del Reglamento nº 261/2004 y en las estipulaciones del Convenio de Montreal se rigen por distintas normas, las reglas para determinar la competencia internacional previstas por dicho Convenio no son aplicables a las demandas presentadas exclusivamente sobre la base del Reglamento nº 261/2004, ya que estas últimas deben examinarse a la luz del Reglamento nº 44/2001 (véase, en este sentido, la sentencia de 10 de marzo de 2016, Flight Refund, C-94/14, EU:C:2016:148, apartado 46 y jurisprudencia citada).

35 Lo mismo cabe decir de un litigio como el del asunto principal, en el que las pretensiones de los demandantes se basan tanto en las disposiciones del Reglamento no 261/2004 como en el Convenio de Montreal ...

... 44 De lo anterior se desprende que los artículos 7, punto 1, 67 y 71, apartado 1, del

Reglamento n.º 1215/2012 y el artículo 33 del Convenio de Montreal deben interpretarse en el sentido de que el órgano jurisdiccional de un Estado miembro que conoce de un recurso para obtener no solo las compensaciones a tanto alzado y uniformes previstas en el Reglamento nº 261/2004 sino también la reparación de los daños adicionales comprendidos en el ámbito de aplicación del Convenio de Montreal debe apreciar su competencia, en relación con la primera pretensión, a la luz del artículo 7, punto 1, del Reglamento nº 1215/2012 y, en relación con la segunda pretensión, a la luz del artículo 33 de dicho Convenio....”

Ello es lo mismo que ya había declarado el TJUE en resoluciones anteriores como la que se cita STJUE de 10 de marzo de 2016, Flight Refund, (Asunto C-94/14) o la STJUE de 9 de julio de 2009 (Asunto C-204/08, Peter Rehder).

Tras esta exposición referida al marco normativo y la compatibilidad de pretensiones, se procede seguidamente a la determinación de las normas de competencia judicial internacional que cada instrumento establece.

II.2.- Normas de competencia judicial internacional contenidas en el Reglamento 1215/2012 (y Convenio de Lugano de 2007).

El Reglamento 1215/2012 al igual que el Convenio de Lugano de 2007 (este operativo respecto de Islandia, Noruega y Suiza) contiene diversas normas competenciales que son de aplicación a las reclamaciones en materia de transporte aéreo y que cabe clasificar de la siguiente forma:

- Prórroga de competencia.
- Consumo.
- Fuero general.
- Fuero especial.
- Operativa de las normas nacionales sobre competencia judicial internacional.

Seguidamente se procede al análisis de cada una de ellas (se verifican referencias en paralelo a los preceptos del Convenio de Lugano de 2007 en el que la mención a Estado miembro se sustituye por la de Estado vinculado por el Convenio que como se ha indicado son Suiza, Noruega e Islandia, ya que el Reino Unido tras el Brexit si bien ha solicitado su incorporación, ello aún no se ha acordado):

II.2.1.- Prórroga de competencia.

Puede operar por medio de un acuerdo expreso de atribución de competencia o mediante la comparecencia de la parte demandada ante el tribunal que conoce del asunto sin impugnar la competencia.

* Acuerdo de atribución de competencia

En el primer caso (art. 25 del Reglamento 1215/2012 – art. 23 del Convenio de Lugano) ello supone que el tribunal designado por las partes es el exclusivamente competente para conocer de la pretensión ejercitada. La elección debe reflejarse por escrito o verbalmente con confirmación escrita (el término escrito equivale a toda

comunicación por medios electrónicos que proporcione un registro duradero del acuerdo), en una forma que se ajuste a los hábitos que las partes tengan establecido entre ellas, o en el comercio internacional, en una forma conforme a los usos que las partes conozcan o deban conocer y que, en dicho comercio, sean ampliamente conocidos y regularmente observados por las partes en los contratos del mismo tipo en el sector comercial considerado.

Lo más habitual es que ello se contenga en condiciones generales de la contratación, lo que en principio si se considera que cumple con la exigencia de forma escrita, habiendo señalado a tal efecto la STJUE de 14 de diciembre de 1976 (Asunto C-24/76 Estasis Saloti di Colzani) que la misma se cumple en el caso de una cláusula atributiva de competencia recogida en las condiciones generales cuando esas condiciones generales están impresas al dorso de un contrato y este contiene una remisión expresa a dichas condiciones generales, o también cuando, en el texto del contrato, las partes han hecho referencia a una oferta que, a su vez, remite de manera expresa a las condiciones generales siempre que esta remisión explícita sea susceptible de control por una parte que actúe con una diligencia normal y si se acredita que las condiciones generales que contienen la cláusula atributiva de competencia fueron efectivamente comunicadas a la otra parte contratante.

En todo caso, siempre es necesario que se pueda acreditar que existe un consentimiento en la aceptación de las condiciones generales de la contratación, habiendo indicado la STJUE de 24 de noviembre de 2022 (Asunto C-358/21. Tilman) en un caso en el que las condiciones generales podían consultarse y descargarse desde un sitio web mediante un enlace hipertexto, que ello era válido a los efectos aquí considerados siempre que ese enlace hipertexto funcionase y pudiese ser abierto por una parte que aplique una diligencia normal y aunque no exista ninguna casilla que pueda marcarse para expresar la aceptación de esas condiciones generales o de que la página que contiene esas condiciones no se abra automáticamente cuando se accede a dicho sitio web.

Las cláusulas de sumisión fijadas en el contrato no pueden operar cuando el pacto de sumisión es previo al nacimiento del litigio (ya que de ser tal pacto posterior - lo que también puede producirse - ello si cabe), en el caso en el que el contrato pueda incardinarse entre aquellos que el propio Reglamento 1215/2012 establece como referentes a consumidores con las limitaciones que el propio Reglamento establece en lo que se deban considerar tales (la noción de contratos de consumo es limitada pues dentro del apartado referente a las relaciones de consumo que se contienen en el Reglamento 1215/2012/Convenio de Lugano no se incluyen todos los supuestos en los que en la contratación interviene un consumidor como más adelante se indicará).

Estos son los requisitos que fija el Reglamento 1215/2012 para las cláusulas o acuerdos expuestos de sumisión que siempre deben cumplirse para que puedan operar.

No obstante lo anterior, para la posibilidad de aplicar un acuerdo de sumisión es además necesario (cuando se actúa en relaciones de consumo, lo que es muy habitual en materias como la aquí considerada de transporte aéreo) que la cláusula que lo establezca no se pueda considerar abusiva. Tal exigencia derivada de la normativa de consumo opera en un ámbito normativo diferente, es distinta y adicional a las que se acaban de exponer que son únicamente las que fija el Reglamento 1215/2012 (Convenio de Lugano).

Las exigencias de la normativa de consumo ya se ha indicado que son adicionales

a las que se contienen en el Reglamento 1215/2012 y se fundamentan en la Directiva 93/13/CEE del Consejo de 5 de abril de 1993 sobre las cláusulas abusivas en los contratos celebrados con consumidores que en nuestro derecho interno y en la materia aquí analizada tiene su reflejo en el art. 90.2 del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias. Según el mismo:

“Artículo 90. Cláusulas abusivas sobre competencia y derecho aplicable.

Son, asimismo, abusivas las cláusulas que establezcan:

...2. La previsión de pactos de sumisión expresa a Juez o Tribunal distinto del que corresponda al domicilio del consumidor y usuario, al lugar del cumplimiento de la obligación o aquél en que se encuentre el bien si éste fuera inmueble”.

Manifestación de lo que se acaba de exponer (y en el ámbito del derecho de consumo) es lo resuelto por el Tribunal de Justicia que ha declarado repetidamente que una cláusula atributiva de competencia que se ha incluido sin haber sido objeto de negociación individual en un contrato celebrado entre un consumidor y un profesional y que confiere competencia exclusiva a un tribunal en cuya circunscripción se encuentra el domicilio del profesional, debe considerarse abusiva a los efectos del artículo 3, apartado 1, de la Directiva 93/13, en la medida en que, contrariamente a las exigencias de la buena fe, la misma causa, en detrimento del consumidor de que se trata, un desequilibrio importante entre los derechos y las obligaciones de las partes que se derivan del contrato (cabe citar las STJUE de 27 de junio de 2000, Asuntos C-240/98 a C-244/98, Océano Grupo Editorial y Salvat Editores; STJUE de 4 de junio de 2009, Asunto C-243/08, Pannon GSM; STJUE de 9 de noviembre de 2010, Asunto C-137/08, Pénzügyi Lízing, citadas por la STJUE de 18 de noviembre de 2000, Asunto C-519/19, Ryanair DAC).

* Comparecencia de la parte demandada ante el tribunal que conoce del asunto sin impugnar la competencia

Esta es la segunda situación de prórroga de competencia y a la misma se refiere el art. 26 del Reglamento 1215/2012 (art. 24 del Convenio de Lugano) que entiende que existe asimismo una situación de prórroga de competencia de los tribunales del estado miembro ante el que compareciere el demandado, salvo que su comparecencia tuviese como único objetivo impugnar la competencia. Esta prórroga de competencia derivada de la comparecencia del demandado actúa incluso en el caso de existir un pacto expreso de sumisión, pues si pese a existir tal pacto (y de ser el mismo válido) la demanda se interpone ante los tribunales de otro Estado, en caso de que el demandado comparezca y acepte la competencia, esta actitud procesal prevalece sobre el pacto.

Dados los efectos que tal comparecencia sin impugnar la competencia tiene, el Reglamento 1215/2012 añade una cautela adicional (no se prevé en el Convenio de Lugano) en el caso de que el demandado (junto a otros casos) sea el consumidor (si bien dentro de lo que se entiende por contratos del consumo en el propio Reglamento 1215/2012 como ya se ha indicado y más adelante se detalla), ya que en este caso se exige que el tribunal ante el que se presente la demanda haya informado a tal

demandado de su derecho a impugnar la competencia y de las consecuencias de comparecer o no cuando tal órgano no fuese competente (la Red Judicial Europea en materia civil y mercantil ha elaborado un texto estándar respecto de cómo verificar esta información que cabe utilizar – no es de uso obligatorio – y que se puede consultar en el Portal Europeo de e-Justicia <https://e-justice.europa.eu/>)

II.2.2.- Consumo.

El Reglamento 1215/2012 y el Convenio de Lugano contienen unos criterios atributivos de competencia judicial internacional en materias que requieren de una especial protección que operan con preferencia al fuero general o las normas especiales que mas adelante se analizan, hasta el punto de que de poderse incardinar una materia entre las incluidas en estos fueros de protección, solamente son aplicables los criterios competenciales que los mismos establecen (salvo la operativa de la prórroga de competencia antes mencionada y con las limitaciones que en tal caso existen).

En lo que se refiere a los consumidores (arts. 17 ss. del Reglamento 1215/2012 – arts. 15 ss. del Convenio de Lugano), cabe señalar (y ello debe ser destacado) que no toda relación jurídica de consumo se incluye dentro de aquellas a las que aplicar estas normas específicas delimitadoras de la competencia que fijan el Reglamento 1215/2012 y el Convenio de Lugano.

A tal efecto se establece en primer lugar la necesidad de que la contratación se haga por el consumidor para un uso completamente ajeno a su actividad profesional. De existir algún vínculo con tal actividad (como se indica en la STJUE de 14 de febrero de 2019 – Asunto C-630/17, Milivojević) tal vínculo con la actividad profesional ha de ser tan tenue que pudiera considerarse marginal hasta el punto de tener un papel insignificante en el contexto de la operación, considerada globalmente, respecto de la cual se hubiera celebrado el contrato.

Además, el litigante debe ser el consumidor y no un tercero a quien se hayan podido ceder los derechos que al mismo pudieren corresponder. A tal efecto el Tribunal de Justicia ha señalado que, dado que el régimen particular aquí analizado está inspirado por el interés en proteger al consumidor como parte del contrato considerada económicamente más débil y jurídicamente menos experimentada que su cocontratante, sólo se protege al consumidor cuando es él personalmente el demandante o demandado en un procedimiento. Ello supone que el demandante que no es, él mismo, parte en el contrato celebrado con consumidores de que se trate no puede acogerse al fuero del consumidor (cabe citar las STJUE de 19 de enero de 1993 – Asunto C-89/91, Shearson Lehman – o la de 25 de enero de 2018 – Asunto C-498/16, Screms).

Asimismo, y en esta delimitación de lo que se entiende en los instrumentos que aquí se analizan contratos de consumo, se añade (y ello debe ser destacado especialmente en este análisis que se está haciendo referente a las reclamaciones en materia de transporte aéreo), el que el art. 17.3 del Reglamento 1215/2012 (art. 15.3 del Convenio de Lugano) expresamente indican:

“3. La presente sección no se aplicará al contrato de transporte, salvo el caso de los que, por un precio global, ofrecen una combinación de viaje y alojamiento”

Ello implica que en materia de transporte aéreo, solamente va a ser posible aplicar los criterios que se contienen en esta sección del Reglamento/Convenio cuando lo que se haya contratado sea un viaje combinado, no cuando la reclamación derive de la contratación únicamente del transporte (el vuelo), pues en tal supuesto opera la competencia del domicilio de la parte demandada o del lugar de cumplimiento de la obligación como mas adelante se verá. Así se ha señalado en la STJUE de 11 de abril de 2019 (Asunto C-464/18, ZX) en la que de forma expresa se indica que:

“... un pasajero aéreo que no ha comprado un viaje combinado, sino un simple billete de aviación para un vuelo, no puede invocar las reglas de competencia especial del Reglamento n.º 1215/2012 relativas a los contratos celebrados por los consumidores”.

Los viajes combinados son aquellos a los que se refiere la Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de noviembre de 2015 relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados, por la que se modifican el Reglamento (CE) nº 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE del Consejo. La misma ha sido desarrollada a nivel interno por el Real Decreto-ley 23/2018, de 21 de diciembre y se aplica (art. 2.1) a los viajes combinados ofrecidos para la venta o vendidos por empresarios a viajeros y a los servicios de viaje vinculados facilitados por empresarios a viajeros.

Por viaje combinado (art. 3) se entiende aquel que combina al menos dos tipos de servicios de viaje a efectos del mismo viaje o vacación. Estos servicios de viaje que cabe combinar son los de: a) transporte de pasajeros; b) alojamiento cuando no sea parte intrínseca del transporte de pasajeros y no tenga fines residenciales; c) alquiler de turismos o motocicletas; d) cualquier otro servicio turístico que no forme parte intrínseca de un servicio de viaje de los definidos antes en las letras a), b) o c).

Además es necesario que esos servicios: a) sean combinados por un solo empresario, incluso a petición o según la selección del viajero, antes de que se celebre un contrato único por la totalidad de los servicios, o b) con independencia de la celebración de contratos distintos con diferentes prestadores de servicios de viaje, esos servicios: i) son contratados en un único punto de venta y han sido seleccionados antes de que el viajero acepte pagar, ii) son ofrecidos o facturados a un precio a tanto alzado o global, iii) son anunciados o vendidos como «viaje combinado» o bajo una denominación similar, iv) son combinados después de la celebración de un contrato en virtud del cual el empresario permite al viajero elegir entre una selección de distintos tipos de servicios de viaje, o v) son contratados con distintos empresarios a través de procesos de reserva en línea conectados en los que el nombre del viajero, sus datos de pago y su dirección de correo electrónico son transmitidos por el empresario con el que se celebra el primer contrato a otro u otros empresarios, con el o los que se celebra un contrato a más tardar 24 horas después de la confirmación de la reserva del primer servicio de viaje.

En estos casos de viajes combinados y las posibilidades de reclamar el reembolso del coste del transporte, la STJUE de 10 de julio de 2019 (Asunto C-163/18, HQ) ha señalado que en lo que es el derecho al reembolso o a un transporte alternativo que fija el art. 8.2 del Reglamento n.º 261/2004 y su relación con el derecho a reclamar al organizador de un viaje combinado al amparo de la Directiva 90/314 (es el antecedente de la Directiva (UE) 2015/2302):

“El artículo 8, apartado 2, del 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, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91, debe interpretarse en el sentido de que un pasajero que, en virtud de la Directiva 90/314/CEE del Consejo, de 13 de junio de 1990, relativa a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados, dispone del derecho a reclamar al organizador de su viaje el reembolso de su billete de avión deja, por ello, de estar facultado para reclamar el reembolso de ese billete al transportista aéreo sobre la base del citado Reglamento, aun cuando dicho organizador de viajes no disponga de capacidad financiera para reembolsar el billete y no haya adoptado ninguna medida para garantizar tal reembolso”.

Junto a lo anterior, y para poder aplicar los criterios de competencia referentes a contratos de consumo, es además necesario que el contrato sea incardinable entre aquellos que se mencionan en el art. 17.1 del Reglamento 1215/2012 (art. 15.1 del Convenio de Lugano) que en lo aquí analizado (contrato de transporte aéreo). Ello supone que además de la existencia de una relación de consumo, es necesario que la otra parte contratante ejerza actividades comerciales o profesionales en el Estado miembro (Estado vinculado por el Convenio de Lugano) del domicilio del consumidor o, por cualquier medio, dirija tales actividades a dicho Estado miembro (o parte del Convenio de Lugano) o a varios Estados miembros (o parte del Convenio de Lugano), incluido este último, y el contrato esté comprendido en el marco de dichas actividades.

En la aplicación práctica de esta exigencia se plantean problemas de cara a determinar cuándo se dirige una actividad a un Estado miembro (o estado parte del Convenio de Lugano) sobre todo cuando la contratación se produce de forma electrónica.

Sobre ello ya se ha pronunciado el Tribunal de Justicia, siendo de especial interés la STJUE de 7 de diciembre de 2010 (Asuntos acumulados C-585/08 y C-144/09, Pammer y Hotel Alpenhof) dictada respecto del antecesor del Reglamento 1215/2012 que era el Reglamento 44/2001. En ella se señala la necesidad de atender a las concretas circunstancias de cada caso (se citan a título de ejemplo y entre estas las referentes a la mención de números de teléfono con indicación del prefijo internacional, utilización de un nombre de dominio de primer nivel distinto al del Estado miembro en que está establecido el vendedor o la utilización de nombres de dominio de primer nivel neutros –como «.com» o «.eu», la lengua o divisa utilizada). En todo caso se destaca en esta STJUE que lo esencial es si se puede concluir, antes de la celebración del contrato con el consumidor, que de la página web y de la actividad global de la contraparte cabe derivar que este último tenía intención de comerciar con consumidores domiciliados en otro u otros Estados miembros (Estados parte del Convenio de Lugano), entre ellos el del domicilio del consumidor, en el sentido de que estaba dispuesto a celebrar un contrato con ellos.

Tras esta exposición de lo que cabe entender contratos de consumo en el sentido del Reglamento 1215/2012 (Convenio de Lugano), en cuanto a las concretas reglas de competencia judicial internacional aplicables en caso de que el contrato se pueda incardinar en este ámbito (en el caso del transporte ya se ha dicho que solamente podría operar en el caso de transportes combinados y de reunirse los demás requisitos antes indicados), si el demandante es el consumidor puede interponer la demanda (art. 18 del reglamento 1215/2012 – art. 16 del Convenio de Lugano) ante los órganos

jurisdiccionales del Estado miembro (Estado parte en el Convenio de Lugano) en que esté domiciliada la parte demandada o, con independencia del domicilio de la otra parte, ante el órgano jurisdiccional del lugar en que esté domiciliado el consumidor. Por el contrario, la acción entablada contra el consumidor por la otra parte contratante solo podrá interponerse ante los órganos jurisdiccionales del Estado miembro (Estado parte del Convenio de Lugano) en que esté domiciliado el consumidor.

En lo que es la referencia al domicilio del cocontratante del consumidor, señala el art.17.2 del Reglamento 1215/2012 (art. 15.2 del Convenio de Lugano) que cuando tal cocontratante no esté domiciliado en un Estado miembro (Estado parte del Convenio de Lugano), pero posea una sucursal, agencia o cualquier otro establecimiento en un Estado miembro (Estado parte del Convenio de Lugano), se considerará para todos los litigios relativos a su explotación que está domiciliado en dicho Estado miembro (Estado parte del Convenio de Lugano).

En cuanto a la posibilidad de acuerdos que delimiten la competencia dentro de este ámbito, como ya se ha anticipado no pueden ser previos al litigio, sino que como establece el art. 19 del Reglamento 1215/2012 (art. 17 del Convenio de Lugano) han de ser posteriores al nacimiento del litigio, han de permitir al consumidor formular demandas ante órganos jurisdiccionales distintos de los antes indicados en la presente sección, o, habiéndose celebrado entre un consumidor y su cocontratante, ambos domiciliados o con residencia habitual en el mismo Estado miembro (Estado parte del Convenio de Lugano) en el momento de la celebración del contrato, atribuyan competencia a los órganos jurisdiccionales de dicho Estado miembro (Estado parte del Convenio de Lugano), a no ser que la ley de este prohíba tales acuerdos.

II.2.3.- Fuero general.

Es el que establece el art. 4 del Reglamento 1215/2012 (art. 2 del Convenio de Lugano) y se corresponde con el de los tribunales del Estado miembro (Estado parte del Convenio de Lugano) en que esté domiciliado el demandado.

La determinación del domicilio del demandado varía según se trate del de las personas físicas o del de las personas jurídicas.

En el caso de las personas jurídicas, el Reglamento 1215/2012 determina (art. 63.1) (art. 60.1 del Convenio de Lugano) que debe reputarse que se encuentra, a elección del demandante, en el lugar en el que dicha persona jurídica tenga su: a) sede estatutaria; b) administración central; o c) su centro de actividad principal.

En el caso del domicilio de las personas físicas no existe definición de lo que se deba reputar tal en el Reglamento (tampoco en el Convenio de Lugano), lo que implica que se determina según lo establezca la normativa interna de los Estados miembros o Estados parte en el Convenio de Lugano (art. 62.1 del Reglamento 1215/2012 - art. 59.1 del Convenio de Lugano).

De este criterio (que es el general) en base al que la competencia se atribuye a los tribunales del Estado miembro (Estado parte del Convenio de Lugano) en que esté domiciliado el demandado solamente cabe apartarse en relación a personas domiciliadas en un Estado miembro o Estado parte en el Convenio de Lugano (art. 5.1 del Reglamento 1215/2012; art. 3.1 del Convenio de Lugano) en virtud de las normas establecidas en las secciones 2 a 7 del capítulo II del Reglamento 1215/2012 (secciones 2 a 7 del título II del Convenio de Lugano) que en la materia aquí analizada (transporte

aéreo) son las especiales (lugar de cumplimiento de la obligación a que mas adelante se hará mención), así como las referentes a contratos de consumo y prórroga de la competencia antes analizadas.

II.2.4.- Fuero especial.

Este es compatible y adicional con el criterio antes mencionado de la competencia de los órganos jurisdiccionales del domicilio de la parte demandada.

En lo que es la materia aquí analizada (contractual y en concreto la referente al transporte aéreo), son competentes (art. 7.1 del Reglamento 1215/2012; art. 5.1 del Convenio de Lugano) los tribunales del lugar (no únicamente del Estado miembro/Estado parte del Convenio de Lugano, sino del lugar concreto dentro de tal Estado con lo que asimismo se contiene una norma de delimitación competencial territorial interna) en el que se haya cumplido o deba cumplirse la obligación que da base a la demanda. Tal lugar es cuando se trate de una prestación de servicios (como aquí sucede), aquel del Estado miembro (Estado parte en el Convenio de Lugano) en el que, según el contrato, hayan sido o deban ser prestados los servicios.

Sobre este precepto (y en concreto en lo referente al transporte aéreo) existe una numerosa jurisprudencia del Tribunal de Justicia que señala (cabe citar al efecto la STJUE de 9 de julio de 2009 – Asunto C-204/08, Rehder), que en relación con un vuelo directo efectuado entre dos Estados miembros por la compañía aérea que contrata con el pasajero afectado, el lugar de salida y el lugar de llegada del avión son los lugares de prestación principal de los servicios que son objeto de un contrato de transporte aéreo, de modo que el órgano jurisdiccional competente es, a elección del demandante, aquel en cuya demarcación se halle el lugar de salida o el lugar de llegada del avión, (véase, en este sentido, la sentencia de 9 de julio de 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, apartados 43 y 47).

Cuando se trate de un vuelo con conexión directa, caracterizado por una única reserva confirmada para el conjunto del itinerario y dividido en varios trayectos en los que el transporte se realiza por dos transportistas aéreos diferentes, el Tribunal de Justicia también ha declarado que puede entenderse como lugar de cumplimiento, tanto el lugar de salida del primer trayecto (ATJUE de 13 de febrero de 2020, Asunto C-606/19, Flightright) como el lugar de llegada del último trayecto (STJUE de 7 de marzo de 2018, Asuntos C-274/16, C-447/16 y C-448/16. Flightright y otros), y ello con independencia de que la demanda de compensación presentada en virtud del Reglamento nº 261/2004 se dirija contra el transportista aéreo encargado de efectuar el trayecto de que se trata o contra quien contrata con el pasajero, que no es dicho transportista. Ello hace que el Tribunal del lugar de aterrizaje del primer trayecto no se pueda considerar competente (es lo que sucedió en el caso analizado por la STJUE de 3 de febrero de 2022, Asunto C-20/21. JW).

En base a lo que se acaba de exponer, si para ir de un lugar a otro se hace una escala intermedia, pero con reservas distintas, la competencia para resolver sobre una problemática del primer trayecto corresponde a los tribunales del lugar de despegue y llegada de tal primer trayecto, no a los del destino final. Por el contrario, si el problema se produce en el segundo trayecto, la competencia para resolver corresponde a los tribunales del lugar de despegue y llegada de tal segundo trayecto, no a los del despegue inicial.

En esta materia de transporte aéreo se planteó asimismo la cuestión referente a si podía ser de aplicación la regla especial contenida en el art. 7.5 del Reglamento 1215/2012 (art. 5.5 del Convenio de Lugano) conforme a la que si se trata de litigios relativos a la explotación de sucursales, agencias o cualquier otro establecimiento, puede verse demandada una persona domiciliada en un Estado miembro (Estado parte en el Convenio de Lugano) en otro Estado miembro (Estado parte del Convenio de Lugano) ante el órgano jurisdiccional en que se hallen sitios.

En relación a la posible aplicación de este criterio competencial, la STJUE de 11 de abril de 2019 (Asunto C-464/18, ZX) precisó:

“33 Según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, 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 (véanse, en este sentido, las sentencias de 19 de julio de 2012, Mahamdia, C-154/11, EU:C:2012:491, apartado 48 y jurisprudencia citada, y de 5 de julio de 2018, flyLAL-Lithuanian Airlines, C-27/17, EU:C:2018:533, apartado 59 y jurisprudencia citada).

34 En lo que respecta, particularmente, al segundo criterio establecido por la jurisprudencia, se desprende de la resolución de remisión que el billete de avión de que se trata en el litigio principal fue comprado en línea. Así pues, nada en dicha resolución indica que el contrato de transporte celebrado entre el demandante en el litigio principal y la compañía aérea se celebrara a través de dicha sucursal. Además, según la información de que dispone el Tribunal de Justicia, los servicios prestados por la sucursal de Ryanair en Gerona parecen referirse a cuestiones fiscales”.

II.2.4.- Operativa de las normas nacionales sobre competencia judicial internacional.

El Reglamento 1215/2012 (para los supuestos en los que el mismo es de aplicación de cara a determinar la competencia judicial internacional en un ámbito como el aquí contemplado) establece que si el demandado no está domiciliado en un Estado miembro, la competencia judicial se rige, en cada Estado miembro, por la legislación de ese Estado miembro, si bien se indica que ello es sin perjuicio de lo dispuesto (entre otros y en lo que aquí se plantea) entre otros en el art. 18.1 (antes analizado y referente a contratos con consumidores y dentro de lo que cabe entender por tales a los efectos del propio Reglamento 1215/2012 como se viene señalando) y los arts. 24 y 25 (supuestos de prórroga de competencia).

En semejante sentido establece el art. 4 del Convenio de Lugano que si el demandado no estuviere domiciliado en un Estado vinculado por el Convenio, la competencia judicial se regirá, en cada Estado vinculado por el Convenio, por la ley de este Estado, sin perjuicio de la aplicación de lo dispuesto (y en relación a lo aquí analizado) en el art. 23 (prórroga de competencia).

Ello supone que para efectuar una reclamación fundamentada en el Reglamento (CE) nº 261/2004 que es aquel respecto del que los criterios de atribución de competencia son los que fija el Reglamento 1215/2012 (y Convenio de Lugano), si la parte demandada no está domiciliada en un Estado miembro de la Unión (o Estado parte

en el Convenio de Lugano), si no cabe aplicar el régimen de los contratos de consumo (lo mas habitual es que ello no se produzca pues en el ámbito del transporte solamente se aplica en el caso de los viajes combinados como se viene indicando) y no se trata de un caso de prórroga de competencia (piénsese a título de ejemplo en una reclamación por cancelación de un vuelo con salida en España operado por una compañía que no esté domiciliada en la Unión Europea), la determinación de la competencia judicial internacional se ha de hacer en base a las normas de derecho interno.

Tales normas incluyen los Convenios de Montreal de 28 de mayo de 1999 y de Varsovia de 12 de octubre de 1929 con lo que se podría recurrir a los criterios competenciales que los mismos establecen, no de forma directa (como sucede cuando las reclamaciones se fundamentan en sus preceptos), sino de forma indirecta y por remisión del Reglamento 1215/2012.

En caso de no poderse aplicar los Convenios antes citados (por tratarse de una reclamación en ellas no previsto y por ello exceder de su ámbito), serían operativas las normas que en materia de competencia judicial internacional se contienen en la Ley Orgánica del Poder Judicial cuyos criterios competenciales son los de sumisión expresa o tácita (art. 21 bis), domicilio del demandado (art. 22 ter), lugar de cumplimiento de la obligación (art. 22 quinquies a) y contratos celebrados por consumidores (art. 22 quinquies d) con una noción mucho mas amplia de los contratos a considerar que la que se contiene en el Reglamento 1215/2012 pues incluye a todos los contratos de consumo).

II.3.- Normas de competencia judicial internacional contenidas en el Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999.

En caso en que la pretensión ejercitada se fundamente en el Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999, la norma que establece los criterios de determinación de la competencia judicial internacional aparece establecida en su art. 33.

Conforme al mismo el demandante puede elegir (siempre que se trate de un Estado contratante) entre el tribunal del domicilio del transportista (o de su oficina principal, o el del lugar en que tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado) o el tribunal del lugar de destino. A diferencia de las normas europeas, no se contempla como criterio de atribución de competencia el referente al lugar de salida del vuelo. Además no vale cualquier sucursal, sino que tiene ser la “oficina” donde se realizó el contrato de pasaje o transporte entre la compañía aérea y el pasajero.

Cuando el daño en base al que se reclame sea la muerte o lesiones del pasajero, a los fueros anteriores se añade la posibilidad de interponer la acción ante los tribunales del territorio de un Estado parte en que el pasajero tenga su residencia principal y permanente en el momento del accidente y hacia y desde el cual el transportista explote servicios de transporte aéreo de pasajeros en sus propias aeronaves o en las de otro transportista con arreglo a un acuerdo comercial, y en que el transportista realice sus actividades de transporte aéreo de pasajeros desde locales arrendados o que son de su propiedad o de otro transportista con el que tiene un acuerdo comercial.

Estos criterios de atribución de competencia no pueden modificarse por la vía de la sumisión expresa anterior a que ocurra el daño, al prohibirse ello en el art. 49 el cual establece los márgenes dentro de los que la sumisión expresa puede operar (que no pueden introducir otros criterios). Según el mismo:

“Artículo 49. Aplicación obligatoria.

Toda cláusula del contrato de transporte y todos los acuerdos particulares concertados antes de que ocurra el daño, por los cuales las partes traten de eludir la aplicación de las reglas establecidas en el presente Convenio, sea decidiendo la ley que habrá de aplicarse, sea modificando las reglas relativas a la jurisdicción, serán nulos y de ningún efecto”.

Nada se indica en el Convenio de Montreal respecto de la posibilidad de sumisión tácita, lo que suscitado la cuestión referente a si la misma pudiere ser admisible o no en este ámbito (en principio la ausencia de previsión parecería implicar que se debiere optar por una respuesta negativa, máxime teniendo en cuenta que el art. 33 del Convenio al delimitar los fueros operativos emplea el imperativo “deberá iniciarse”).

En relación a ello el ATS 21.06.2022 (recurso 51/2021) parece admitirla (además de la expresa), aunque de forma restrictiva y limitada a los fueros que el propio Convenio establece (y como el mismo prevé para la sumisión expresa) al señalar.

“CUARTO: Sobre la posible apreciación de oficio de la falta de competencia internacional

En el presente caso, ninguno de los fueros que se recogen en el art. 33.1 del Convenio se encuentra en territorio español.

Del tenor literal del art. 33.1, al disponer que una acción de indemnización de daños "deberá iniciarse", se infiere que está contemplando fueros imperativos, que atribuyen con carácter exclusivo (al que se refiere el art. 36.2.2.ª LEC) el conocimiento de esos asuntos a la jurisdicción de los estados en los que concurra las circunstancias que en dicho precepto se establecen, sin perjuicio de la facultad que tiene el demandante de optar por uno de ellos.

Dicha interpretación no queda desvirtuada por lo dispuesto en el art. 49 del Convenio, que permite con posterioridad a la producción del daño alterar las reglas de jurisdicción, al admitir la posibilidad de sumisión expresa o tácita. Según dicho precepto, una vez producido el daño, sería admisible reducir la posibilidad de elección del demandante, pero siempre dentro de los fueros fijados en el art. 33.1, en atención a la expresión "deberá iniciarse", que se utiliza en dicho precepto para fijar los tribunales competentes.

QUINTO: En el caso concreto, a la vista de lo razonado procede declarar la falta de competencia internacional de los tribunales españoles para el conocimiento de la demanda, debiendo optar la demandante por alguno de los fueros establecidos en el art. 33.1 del Convenio de Montreal”.

En sentido desfavorable a admitir la sumisión tácita se ha manifestado el Auto del Juzgado de lo Mercantil nº 1 de A Coruña 8/2022 de 13 de enero de 2022 en el que se indica:

“No rige el art. 36.2.3º de la LEC que reza así: "3.ª Cuando no comparezca el demandado emplazado en debida forma, en los casos en que la competencia internacional de los tribunales españoles únicamente pudiera fundarse en la sumisión tácita de las partes". En el caso de autos, el demandado ha comparecido. Pero decir que el Convenio de Montreal no establece sumisión tácita alguna, a diferencia del Reglamento 1215/2012 del Parlamento y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en el ámbito civil y mercantil que en su artículo 26 "1. Con independencia de los casos en los que su competencia resulte de otras disposiciones del presente Reglamento, será competente el órgano jurisdiccional de un Estado miembro ante el que comparezca el demandado. (...)" que establece una regla de competencia basada en la comparecencia del demandado, es decir, en una sumisión tácita. Pero no es de aplicación al caso de autos el Reglamento 1215/2012 porque no es un vuelo estrictamente comunitario que discurra absolutamente tanto la salida como la llegada en los países de la Unión Europea. Por tanto, al no ser de

aplicación ese Reglamento 1215/12 (cuyo art. 71 dice "El presente Reglamento no afectará a los convenios en que los Estados miembros sean parte y que, en materias particulares, regulen la competencia judicial, el reconocimiento o la ejecución de las resoluciones"), se aplica el Convenio de Montreal y se recuerda que no está prevista la sumisión tácita en dicho Convenio".

El Convenio de Montreal al determinar los criterios competenciales que se acaban de indicar no solamente designa el tribunal competente por referencia al Estado parte, sino que la designación se hace respecto del territorio concreto de tal Estado, lo que implica que se determina también el concreto órgano jurisdiccional competente dentro de ese Estado, fijando por ello tanto la competencia internacional como la competencia territorial.

Ello ha sido destacado en la STJUE de 7 de noviembre de 2019 (Asunto C-213/18, Adriano Guaitoli) que establece:

“50 Como señaló el Abogado General en el punto 61 de sus conclusiones, esta disposición se refiere en primer lugar al «territorio de uno de los Estados Partes», y a continuación menciona al órgano jurisdiccional que, entre los que tienen su sede en dicho territorio, puede declararse competente *ratione loci*, en virtud de criterios de vinculación precisos.

51 De ello se deduce que, atendiendo a su propio tenor, debe considerarse que el artículo 33, apartado 1, del Convenio de Montreal regula también el reparto de la competencia territorial entre los tribunales de cada uno de los Estados parte en él.

52 Esta interpretación resulta también del examen de la finalidad del Convenio de Montreal. En efecto, del preámbulo de dicho Convenio se desprende claramente que los Estados parte en el Convenio de Montreal no solo se han propuesto «asegurar la protección de los intereses de los usuarios del transporte aéreo internacional», sino también lograr «una mayor armonización y codificación de ciertas reglas que rigen [dicho transporte, a fin de] lograr un equilibrio de intereses equitativo» en la materia.

53 No obstante, la interpretación según la cual el artículo 33, apartado 1, del Convenio de Montreal tiene por objeto designar no solo al Estado parte competente para conocer de la acción de responsabilidad de que se trate, sino también a los tribunales de ese Estado ante el que se haya interpuesto la acción, puede contribuir a la realización del objetivo de una mayor unificación, tal como se expresa en el preámbulo de dicho instrumento, y a la protección de los intereses de los usuarios, al tiempo que se garantiza un equilibrio equitativo con los intereses de los transportistas aéreos.

54 En efecto, la designación directa del órgano jurisdiccional territorialmente competente puede garantizar, en interés de ambas partes en el litigio, una mayor previsibilidad y una mayor seguridad jurídica”.

Cuando en el transporte intervenga un transportista contractual y un transportista de hecho, y se demande a ambos conjuntamente, el demandante también puede elegir el tribunal en cuya jurisdicción el transportista de hecho tiene su domicilio o su oficina principal tal y como establece el art. 46.

II.4.- Normas de competencia judicial internacional contenidas en el Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929.

En los casos en los que la reclamación se fundamente en el Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929 (y el sistema del mismo derivado, supuesto que no es muy frecuente dado el elevado número de Estados que son parte en el Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999 antes analizado), la competencia judicial internacional (y asimismo la interna dados los términos que se emplean) corresponde (art. 28) a elección del demandante (y siempre que se trate de Estados contratantes) al tribunal del domicilio del porteador, del domicilio principal de su explotación o del lugar donde posea un establecimiento por cuyo conducto haya sido ultimado el contrato, ya ante el

Tribunal del lugar de destino.

Estos criterios competenciales son imperativos y de ellos no cabe apartarse en virtud de cláusulas atributivas de competencia previas al litigio. A tal efecto el art 32.1 prevé que:

“Serán nulas todas las cláusulas del contrato de transporte y todos los convenios particulares anteriores al daño por medio de los cuales las partes derogasen las reglas del presente convenio, ya por determinación de la ley aplicable, ya por una modificación de las reglas de competencia. Sin embargo, en el transporte de mercancías se admitirán las cláusulas de arbitraje, dentro de los límites del presente convenio, cuando el arbitraje deba efectuarse en lugares de la competencia de los Tribunales previstos en el artículo 28, párrafo primero”.

II.5.- Examen de oficio de la competencia internacional.

El examen de oficio de la falta de competencia judicial internacional aparece previsto en el art. 28 del Reglamento 1215/2012 si bien como el mismo establece, dado que es posible la prórroga de competencia por comparecencia de la parte demandada aceptando la misma, se deberá esperar para llevar a cabo este análisis al momento en que el demandado no haya comparecido aceptando la competencia (en semejante sentido se pronuncia el art. 26 del Convenio de Lugano).

Los Convenios de Montreal y Varsovia no contienen ninguna norma específica referida al análisis de oficio de la competencia judicial internacional, si bien tal análisis cabe hacerlo en virtud de la previsión contenida en el art. 38 LEC referente a la apreciación de oficio de la falta de competencia internacional.

III.- COMPETENCIA OBJETIVA

La competencia para conocer de las reclamaciones en materia de transporte aéreo se atribuyeron a los Juzgados de lo Mercantil, creados por la Ley Orgánica 8/2003 y que entraron en funcionamiento el 1 de septiembre de 2004.

A tal efecto se estableció en el nuevo art. 86 ter LOPJ (y en concreto en su párrafo segundo) que eran competentes entre otras cuestiones para

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

Este criterio de atribución competencial fue modificado por la Ley Orgánica 7/2022 de 27 de julio que dio una nueva redacción al art 86 bis LOPJ que en lo que es la cuestión aquí analizada (transporte aéreo) señala (en su párrafo primero):

“Artículo 86 bis.

1. Los Juzgados de lo Mercantil conocerán de cuantas cuestiones sean de la competencia del orden jurisdiccional civil en materia de propiedad intelectual e industrial; competencia desleal y publicidad; sociedades mercantiles, sociedades

cooperativas, agrupaciones de interés económico; transporte terrestre, nacional o internacional; derecho marítimo, y derecho aéreo.

Por excepción a lo establecido en el párrafo anterior, los Juzgados de lo Mercantil no serán competentes para conocer de las cuestiones en materia de daños derivadas de la destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado previstas en el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999; ni de las cuestiones previstas en el 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, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91; en el Reglamento (CE) n.º 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril; en el Reglamento (UE) n.º 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004; y en el Reglamento (UE) n.º 1177/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004”.

Según el tenor literal de esta norma, si bien se mantiene la competencia de los juzgados de lo mercantil en materia de transporte aéreo (la norma emplea la expresión derecho aéreo), se atribuye el conocimiento de parte de las mismas a los juzgados de primera instancia. En concreto las pretensiones cuyo conocimiento se atribuye a los juzgados de primera instancia son las siguientes:

- Todas las fundamentadas en el Reglamento (CE) n.º 261/2004.
- Las fundamentadas en el Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999 referentes a destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado.

Del tenor de la norma que se acaba de transcribir se desprende por ello que únicamente las pretensiones que se acaban de detallar son competencia de los juzgados de primera instancia que por ello en principio no pueden conocer de reclamaciones fundamentadas en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre navegación Aérea, Ley 21/2003, de 7 de julio, de seguridad aérea, Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929 (su número ya se ha señalado que es muy limitado), y lo que es mas importante en lo que son las fundamentadas en el Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999 únicamente pueden atender a las referentes a destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado, con lo que se excluye el equipaje no facturado y otras reclamaciones fundadas en esta norma como las referentes a muerte y lesiones de pasajeros o retrasos.

Ante esta realidad basada en la literalidad del precepto, se pueden suscitar problemas competenciales en los casos en los que se ejerciten en una misma demanda pretensiones acumulables cuya competencia corresponda en cuanto a unas a los juzgados de lo mercantil y en cuanto a otras a los juzgados de primera instancia (piénsese a título de ejemplo una reclamación fundada en el Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999 por daños a equipaje facturado y a equipaje no facturado ya que la primera sería competencia de los juzgados de primera instancia y la segunda de lo mercantil).

La solución en tal caso no es clara y no pueden aplicarse en principio los argumentos empleados cuando se crearon los juzgados de lo mercantil respecto de los casos de acumulación de acciones de responsabilidad interpuestas frente a una sociedad con ejercicio en paralelo de la acción de responsabilidad frente a sus administradores, ya que los criterios de solución dados por la STS Pleno 539/2012 de 10 de septiembre de 2012 son difícilmente aplicables aquí, pues entre las dos pretensiones ejercitadas en el caso que se ha planteado no es posible concretar cual pudiese ser principal respecto de la otra (tal fue el criterio esencial que señala la STS antes mencionada).

Ante ello cabría o bien entender que existe una “vis atractiva” de los juzgados de primera instancia conforme al régimen general (art. 9.2 LOPJ), o bien estimar que en esta materia concreta la “vis atractiva” es de los juzgados de lo mercantil, ya que la competencia en materia de derecho aéreo se atribuye a los mismos con carácter general estando prevista la asignación competencial de los juzgados de primera instancia como excepción, de forma que ante situaciones de conflicto prevalecería la competencia de los juzgados de lo mercantil.

Finalmente cabe indicar que el análisis de la falta de competencia objetiva se puede verificar de oficio conforme a la previsión contenida en el art. 38 LEC.

IV.- COMPETENCIA TERRITORIAL

En lo que respecta a la competencia territorial en los litigios de transporte aéreo con componente internacional, entre los preceptos que antes se han detallado existen bastantes de ellos que no solamente determinan el Estado al que pertenezca el órgano jurisdiccional competente, sino que asimismo determinan dentro del mismo cual fuere el tribunal que vaya a conocer del procedimiento.

Así, en los casos en que es de aplicación el Reglamento 1215/2012 (y el Convenio de Lugano) se fijan asimismo normas de competencia judicial interna en los siguientes casos:

- Prórroga de competencia por comparecencia del demandado, ya que la misma se verifica ante un órgano jurisdiccional concreto y determinado que es aquel ante el que se ha interpuesto la demanda (art. 26 del Reglamento 1215/2012 y art. 24 del Convenio de Lugano).

- Prórroga de competencia por pacto específico que determine que son competentes no solamente los tribunales de un determinado Estado miembro sino dentro del mismo cuales (arts. 25 y 19 del Reglamento 1215/2012 y arts. 23 y 17 del Convenio de Lugano).

- Norma especial de competencia referida al lugar de cumplimiento del contrato y en concreto al de prestación de los servicios (art. 7 del Reglamento 1215/2012 y art. 5 del Convenio de Lugano), lo que supone que la competencia es de los tribunales del concreto lugar desde el que parte o al que llega el avión.

De igual forma en los casos en los que para determinar la competencia judicial internacional se aplican el Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999 y el Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929 los preceptos que así la regulan determinan también la competencia interna.

Así en el art. 28 del Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929 se alude a “Tribunal del domicilio del porteador”, “domicilio principal de su explotación”, “lugar donde posea un establecimiento” y “lugar de destino”.

En forma semejante el art 33.1 del Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999 también determina la competencia interna, ya que las expresiones empleadas son las de “tribunal del domicilio del transportista o de su oficina principal”, “lugar en que tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato”, “lugar de destino”, “territorio de un Estado Parte en que el pasajero tiene su residencia principal y permanente en el momento del accidente y hacia y desde el cual el transportista explota servicios de transporte aéreo de pasajeros en sus propias aeronaves o en las de otro transportista con arreglo a un acuerdo comercial, y en que el transportista realiza sus actividades de transporte aéreo de pasajeros desde locales arrendados o que son de su propiedad o de otro transportista con el que tiene un acuerdo comercial”.

Frente a ello existen otros casos en que es de aplicación el Reglamento 1215/2012 (y Convenio de Lugano) donde la norma de competencia judicial internacional únicamente determina que los tribunales de un determinado Estado son competentes, siendo las normas internas del mismo las que han de concretar dentro de él el tribunal competente. Ello sucede en los siguientes casos:

- Prórroga de competencia por pacto específico que determine únicamente que son competentes los tribunales de un determinado Estado miembro (arts. 25 y 19 del Reglamento 1215/2012 y arts. 23 y 17 del Convenio de Lugano).
- Competencia en caso de consumo (art. 18 del Reglamento 1215/2012 y art. 16 del Convenio de Lugano).
- Fuero general del domicilio del demandado (art. 4 del Reglamento 1215/2012 y art. 2 del Convenio de Lugano).

En estos casos en que la norma delimitadora de competencia judicial internacional únicamente especifica el Estado y no el concreto tribunal competente dentro del mismo, es necesario recurrir a la Ley de Enjuiciamiento Civil a fin de concretar cual fuere el mismo (cualquiera que fuere el fundamento normativo de la reclamación).

Para ello se aplican los fueros generales referidos a las personas físicas (art. 50 LEC) y sobre todo el art. 51 LEC referido a personas jurídicas, pues las partes demandadas en este tipo de procedimientos habitualmente lo serán. Ello supone que las mismas se verán demandadas en el lugar de su domicilio, siendo también posible hacerlo en el lugar donde la situación o relación jurídica a que se refiera el litigio haya nacido o deba surtir efectos, siempre que en dicho lugar tengan establecimiento abierto al público o representante autorizado para actuar en nombre de la entidad.

A estos fueros cabe añadir conforme se prevé en el art. 52.3 LEC el que en caso de tratarse del ejercicio de una acción individual por un consumidor o usuario (y a su elección), la competencia corresponde (y a elección del consumidor) asimismo al tribunal de su domicilio. La aplicación de este último criterio competencial en casos de reclamaciones por transporte aéreo (y la facultad de elección que por ello tiene el consumidor) es muy frecuente, siendo manifestación de ello y a título de ejemplo los ATS 14.11.2023 (recurso 247/2023); 21.11.2023 (recursos 264/2023; 244/2023; 241/2023); 7.11.2013 (recurso 269/2023); 31.10.2023 (asunto 216/2021); 3.10.2023

(asunto 215/2023) o ATSJ Cataluña 141/2023 de 19 de septiembre de 2023.

Estas normas tienen carácter dispositivo salvo cuando para el ejercicio de la acción se acuda al juicio verbal (art. 54 LEC) pudiendo operar tanto la sumisión expresa (art. 55 LEC) como la tácita (art. 56 LEC), si bien con las limitaciones que las cláusulas delimitadoras de competencia tienen en el ámbito de consumo (y su posible abusividad tal y como antes se ha analizado).

En los casos en que la norma atributiva de competencia territorial tenga carácter imperativo, el análisis se puede verificar de oficio en base a lo previsto en el art. 58 LEC, sin perjuicio de que en los casos en los que sea la norma internacional la que asimismo determine la falta de competencia interna, se pueda considerar que existe una infracción de tal norma internacional y con ello pueda verificarse el control competencial asimismo al amparo de la misma (art. 28 del Reglamento 1215/2012 y art. 26 del Convenio de Lugano).

V.- BIBLIOGRAFÍA

GOÑI URRIZA, Natividad. *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. Guitoli y otros c. Easyjet airline co. Ltd.* Cuadernos de Derecho Transnacional (Octubre 2020), Vol. 12, Nº 2, pp. 1030-1035.

MARTÍN MAZUELOS, Francisco José. *Notas sobre competencia internacional y territorial en indemnizaciones por retraso o cancelación de vuelos.* Bitácora Millennium DIPr, Num 15º (enero-junio 2022).

ORTEGA GIMÉNEZ, Alfonso. *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.* Cuadernos de Derecho Transnacional (Octubre 2019), Vol. 11, Nº 2, pp. 718-726

PAZOS CASTRO, Ricardo. *La protección del consumidor en el transporte aéreo de pasajeros.* Ed. Bosch (2018).

RUIZ MARTÍN, Anna. *Sumisión tácita, control de la competencia y compabilidad entre instrumentos jurídicos en litigios de compensación a pasajeros por cancelación de vuelo contra aerolíneas: Comentario sobre el auto C- 9/2022 del Juzgado de lo Mercantil nº 9 de la Coruña.* Cuadernos de Derecho Transnacional (Octubre 2022), Vol. 14, Nº 2, pp. 1199-1212.

SÁNCHEZ GARCÍA, Sergio. *Responsabilidad de las compañías de transporte aéreo en caso de incumplimiento contractual.* Ed La Ley (2019)