

**VUELOS CON CONEXIÓN: ¿QUÉ TRIBUNAL ES COMPETENTE PARA LA
RECLAMACIÓN DE LA COMPENSACIÓN POR RETRASO EN EL VUELO?
(ASUNTO *LOT POLISH AIRLINES*, C-20/21)***

M^a Victoria Cuartero Rubio**
Catedrática de Derecho internacional privado
Universidad de Castilla-La Mancha

Fecha de publicación 25 de marzo de 2022

Resumen: El Reglamento (CE) n.º 261/2004 establece un derecho de compensación en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos. ¿Ante qué tribunales ha de plantearse la demanda? El TJUE vuelve sobre una cuestión que es fuente de problemas interpretativos, ahora, con otra vuelta de tuerca: cuando se trata de vuelos con conexión, ¿puede ser competente el tribunal del lugar donde se realiza la conexión?

1. Desde la perspectiva del Derecho del consumo el asunto es bien interesante: por lo común del planteamiento y por el entorno hostil en que se desenvuelve. Respecto a lo común del planteamiento, apelo a la experiencia personal: ¿quién no ha hecho un vuelo con conexión? ¿quién no se ha visto, en tránsito (de la angustia a la resignación), pensando “no llego”? Respecto al entorno hostil, basta recordar un par de datos. La litigiosidad en el marco de los contratos de transporte aéreo es significativa y la creciente jurisprudencia del TJUE en torno a este sector de la contratación consumerista es elocuente; como lo es el hecho de que hayan emergido empresas profesionalizadas en la defensa de los consumidores frente a las compañías aéreas¹. Y otro dato, éste netamente jurídico: el

* Trabajo realizado en el marco de la ayuda para la realización de proyectos de investigación científica y transferencia de tecnología, de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha cofinanciadas por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) para el Proyecto titulado “Protección de consumidores y riesgo de exclusión social en Castilla-La Mancha” (PCRECLM) con Ref.: SBPLY/19/180501/000333 dirigido por Ángel Carrasco Perera y Ana Isabel Mendoza Losana.

** ORCID ID: <http://orcid.org/0000-0002-6275-9333>

¹ Por ejemplo, recuérdese STJUE de 18 de noviembre de 2020 y comentario M^a V. Cuartero Rubio, “Cuando el “consumidor-pasajero” es una empresa de gestión de cobros y la cláusula atributiva de competencia judicial internacional es abusiva (asunto *DelayFix*, C-519/19)”, febrero 2021,

contrato de transporte está excluido del ámbito de protección que el Derecho internacional privado europeo dispensa a los contratos de consumo: las normas son espectadoras de la asimetría contractual y, en puridad, los afectados no son consumidores, son “pasajeros”.

2. Tres consumidores contratan con Lufthansa un vuelo Varsovia-Islas Maldivas. El trayecto no se hace en un único vuelo directo al destino sino que incluye una conexión en Fráncfort, por tanto, Polonia-Alemania y Alemania-Islas Maldivas. El vuelo sale con retraso de Varsovia, lo que impide que los pasajeros lleguen a tiempo para coger el vuelo previsto de Fráncfort a Maldivas. Finalmente, llegan a su destino con 4 horas de retraso. Estos son los hechos. De los aspectos contractuales del asunto interesa retener, uno, que se trataba de un vuelo con una única reserva y, dos, que cada trayecto era operado por una compañía distinta: el vuelo Varsovia-Fráncfort, por LOT Polish Airlines, y el vuelo Fráncfort-Maldivas, por Lufthansa.

Los consumidores reclamaron la compensación prevista por el Reglamento (CE) n.º 261/2004, que establece baremos indemnizatorios, entre otros, en los supuestos de retraso de los vuelos². A tal fin, presentaron demanda contra LOT Polish Airlines ante los tribunales alemanes. El tribunal alemán de instancia inadmitió la demanda. Interpuesta apelación, el Landgericht Frankfurt am Main formuló cuestión prejudicial de interpretación ante el TJUE, en relación con el Reglamento (UE) n.º 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, cuyo art. 7 era la base jurídica que podía sustentar la competencia judicial internacional de los tribunales alemanes³.

3. Conviene explicar este planteamiento del Tribunal. La base jurídica para resolver la competencia judicial internacional en el caso es el Reglamento Bruselas I bis (el supuesto entra dentro de su ámbito de aplicación material, temporal y especial, y es la norma prevalente). Una vez en el marco del Reglamento, dos precisiones. La primera, que, habida cuenta de que se trata de un contrato de transporte aéreo, no es de aplicación el régimen privilegiado previsto para los contratos de consumo, que los excluye, de conformidad con el art. 17.3⁴. Por tanto, la competencia se resuelve conforme a las reglas

http://centrodeestudiosdeconsumo.com/images/Cuando_el_consumidor_pasajero_es_una_empresa_de_gestion_de_cobros.pdf

² 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.

³ DO L 351, de 20.12.2012, en adelante, Bruselas I bis.

⁴ Salvo los viajes combinados. La exclusión no solo opera en el Reglamento Bruselas I bis, en el ámbito de la competencia judicial internacional, sino también en el sector del Derecho aplicable, de conformidad con

generales, sin atención a la asimetría contractual que caracteriza la contratación. La segunda, que, vistos los datos, el clausulado contractual no incluía un acuerdo de elección de foro. Por tanto, no estamos ante un supuesto de sumisión expresa (art. 25 del Reglamento). Tampoco de sumisión tácita, pues la actuación procesal de la demandada no fue aquietarse con la estrategia procesal de los demandantes al presentar la demanda ante tribunales alemanes (art. 26 del Reglamento). En consecuencia, los foros de competencia que resultarían aplicables al caso serían el foro general del domicilio del demandado (art. 4.1 del Reglamento) y, en concurrencia con aquel, el foro especial por razón de la materia, en concreto, en materia contractual, el establecido en el art. 7.1 del Reglamento⁵. Al ser foros concurrentes, es la estrategia de los demandantes la que activa uno u otro foro. En el caso, los demandantes acuden a los tribunales alemanes contra LOT Polish Airlines (hay que presumir que sin domicilio en Alemania pues habría permitido fundar la competencia en el art. 4.1, domicilio del demandado)⁶, luego, la base jurídica para su potencial competencia ha de ser el art. 7.1 del Reglamento.

4. Pues bien, la duda interpretativa se despliega en este punto. De conformidad con el art. 7.1 a) del Reglamento una persona domiciliada en un Estado miembro podrá ser demandada en otro Estado miembro, “en materia contractual, ante el órgano jurisdiccional del lugar en el que se haya cumplido o deba cumplirse la obligación que sirva de base a la demanda”. Esta literalidad del precepto está presente en el Reglamento desde su primera redacción en el Convenio de Bruselas de 1968, pero ha evolucionado en sucesivas revisiones. El tenor actual precisa el concepto jurídico abierto que localiza el foro de competencia, de manera que, salvo pacto en contrario, cuando se trate de una prestación de servicios, el “lugar en el que se haya cumplido o deba cumplirse la obligación que sirva de base a la demanda” es el Estado miembro en el que, según el contrato, hayan sido o deban ser prestados los servicios. No se escapa que la precisión del lugar de cumplimiento de la obligación que sirve de base a la demanda es una operación

el art. 6.4 b) del Reglamento (CE) n° 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I), DO L 177, de 4.7.2008.

⁵ El TJUE ha tenido ocasión de establecer expresamente que la acción de compensación derivada del Reglamento n° 261/2004, dirigida contra una compañía que no es directamente la contratada, entra en el concepto de “materia contractual” del art. 7 (STJUE de 7 de marzo de 2018, *flightright* y otros, C-274/16, C-447/16 y C-448/16).

⁶ Es llamativo que en el relato de hechos de la Sentencia no consten datos que son objetivamente trascendentes, como el domicilio de las partes. Así, para entender el caso hay que presumir que el domicilio del demandado está en la Unión (siendo LOT Polish Airlines, presumir que está en Polonia) pues, de lo contrario, el asunto quedaría extramuros del ámbito de aplicación espacial del Reglamento. También otros datos ayudarían a comprender la actuación procesal de los demandantes para ponerla en contexto: ¿por qué unos pasajeros que embarcan en Varsovia demandan ante tribunales alemanes? ¿Tienen en Alemania su domicilio? ¿Qué les hace más atractivos a sus intereses? Desde luego, no parece un supuesto de *forum shopping* una vez que la acción ejercitada y los baremos compensatorios están positivizados en un Reglamento europeo.

compleja y, de hecho, es uno de los conceptos más demandados de interpretación ante el TJUE. En el caso de autos, el tribunal alemán de instancia descarta su competencia pues Alemania no es ni el lugar de salida ni el de llegada del vuelo, que son los considerados lugares de cumplimiento de la obligación. Abierto a una lectura más completa, el tribunal alemán de apelación plantea la cuestión prejudicial pues, admitido que el lugar de salida y el de llegada son lugares de cumplimiento de la obligación, se pregunta si puede haber otros susceptibles de esa calificación.

5. El asunto ha sido resuelto por la STJUE (Sala Novena) de 3 de febrero de 2022, LOT Polish Airlines, asunto C-20/21. La Sentencia establece que, en un caso como el presente, “el lugar de llegada del primer trayecto no puede considerarse lugar de cumplimiento” a los efectos del art. 7.1 a) del Reglamento⁷. El Tribunal llega a este fallo sobre la base de su jurisprudencia anterior en interpretación del concepto dentro del contexto de los contratos de transporte aéreo⁸. Así, recuerda que, cuando hay varios lugares de prestación del servicio, se entiende como el lugar de la prestación principal de los servicios, según se desprenda del contrato, que este sería el lugar de salida o el lugar de llegada en el supuesto de vuelo directo entre dos Estados miembros, y que la misma lectura se ha hecho en el supuesto de vuelos con única reserva dividida en varios trayectos con transportistas diferentes.

El Tribunal se detiene entonces en esta jurisprudencia para subrayar que la clave interpretativa del concepto “lugar de cumplimiento de la obligación” en estos supuestos es que el foro garantice “la vinculación más estrecha” del contrato con el foro. Conforme a la jurisprudencia precitada esto ocurre, “en particular”, en el lugar de salida inicial y en el lugar de destino final. Pero estos son ejemplificativos y no un *numerus clausus*, de manera que, afirma el Tribunal, “no puede excluirse de entrada que, habida cuenta de los términos específicos de un contrato de transporte aéreo, servicios distintos de los prestados en el lugar de salida inicial y en el destino final de un vuelo puedan justificar, en su caso, la competencia de órganos jurisdiccionales distintos de aquellos en cuya demarcación se encuentran dichos lugares”.

⁷ "El artículo 7, punto 1, letra b), segundo guion, del Reglamento (UE) n.º 1215/2012 [...] debe interpretarse en el sentido de que, en el caso de un vuelo caracterizado por una única reserva, confirmada para el conjunto del itinerario, y dividido en dos o más trayectos en los que el transporte se efectúa por transportistas aéreos distintos, el lugar de llegada del primer trayecto no puede considerarse lugar de cumplimiento, en el sentido de dicha disposición, cuando una demanda de compensación, presentada con base en el Reglamento (CE) n.º 261/2004 [...] tiene su único origen en el retraso del primer trayecto como consecuencia de una demora en el despegue y está dirigida contra el transportista aéreo encargado de realizar ese primer trayecto."

⁸ En particular, se invoca la Sentencia *flightright*, precitada, Sentencia de 9 de julio de 2009, Rehder, C-204/08 y Auto de 13 de febrero de 2020, *flightright*, C-606/19.

Dicho lo cual, sigue el Tribunal, en el caso de autos el tribunal remitente no aporta datos en apoyo de aquella vinculación por lo que, a falta de estos datos, el lugar de salida del vuelo puede ser el lugar de cumplimiento de la obligación, solución que se ajusta a los objetivos de proximidad y de buena administración de justicia, así como al principio de previsibilidad que subyacen en el Reglamento.

6. El fallo de la Sentencia establece que, en un caso como el descrito, “el lugar de llegada del primer trayecto no puede considerarse lugar de cumplimiento”. Pero de la argumentación se desprende una solución más matizada, incluso contraria: que no cabe descartar la competencia de los tribunales donde se realiza la conexión si se justifica la vinculación con el contrato. Al hilo de esto, dos comentarios: a propósito de la asimetría contractual y a propósito de la previsibilidad de la competencia.

A propósito de la asimetría, no descartar la competencia de los tribunales donde se realiza la conexión abre posibilidades estratégicas interesantes al pasajero (aka consumidor)-demandante. Ya lo hemos subrayado: en los contratos de transporte internacional las normas de Dipr europeo no intervienen ante la asimetría contractual por lo que debe valorarse particularmente una interpretación que facilita opciones procesales al pasajero-demandante, aunque sea por mor de la invocación de proximidad, buena administración de justicia y previsibilidad, y no del principio de protección de parte débil.

Esto tiene máximo interés si se conecta con el ámbito de aplicación espacial del Reglamento, como se ve en el caso de autos. Lo explico. El Tribunal descarta la competencia de los tribunales alemanes en el caso por falta de indicios de vinculación, y sigue, luego el foro “puede ser” el lugar de salida del vuelo. El Tribunal está resolviendo con el Reglamento Bruselas I bis, que distribuye competencia entre los Estados miembros y, en este marco, la interpretación del art. 7.1 que sustenta la competencia de los tribunales de origen y destino final del vuelo activa dos foros alternativos al pasajero: pero todo esto siempre que el vuelo sea intracomunitario. Los vuelos con conexión pueden ser intracomunitarios pero, por su naturaleza, vuelos largos, están llamados a ser generalmente extracomunitarios. En tal caso, esto es, un vuelo con origen en Estado de la Unión y destino en tercer Estado o al revés, la aplicación del Reglamento Bruselas I bis sólo es eficaz para determinar la competencia de los tribunales del Estado de origen del vuelo o de destino si son Estados miembros⁹. Es por esto por lo que la Sentencia, descartados los tribunales del lugar de la conexión, se ve compelida a señalar los tribunales del lugar de origen del vuelo, el único que se localiza en un Estado miembro.

⁹ Conforme al art. 3 del Reglamento 261/2004, el Reglamento se aplica espacialmente a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro y 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.



En caso de que la conexión se realice en el territorio de un Estado miembro, abrir la competencia de los tribunales de ese Estado articula una alternativa real al pasajero (aka consumidor)-demandante que facilita su (derecho fundamental de) acceso al proceso contra las compañías aéreas.

Y a propósito de la previsibilidad. Como decimos, el Tribunal deja abierta la posibilidad de competencia del tribunal donde se realiza la conexión pero exige indicios de la “vinculación más estrecha” con el contrato. La prueba de esta vinculación garantizaría las bases en que se asienta el foro de competencia consagrado en el Reglamento Bruselas I bis: proximidad, buena administración de justicia, previsibilidad. De hecho, en el caso de autos la competencia de los tribunales alemanes se descarta en sede interpretativa por la falta de indicios de vinculación. No sabemos si esta ausencia obedece a que no concurren o a que no han sido alegados por el órgano proponente, que no los consideró pertinentes.

Exigida la vinculación más estrecha con el contrato la cuestión es que, si del Reglamento 261/2004 se trata, esa conexión contractual está implícita desde el momento en que este Reglamento atribuye la responsabilidad en caso de cancelación o retraso al “transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo”; transportista que define como “todo transportista aéreo que lleve a cabo o pretenda llevar a cabo un vuelo conforme a un contrato con un pasajero o en nombre de otra persona, jurídica o física, que tenga un contrato con dicho pasajero” (art. 2 b). No es inmediato que esto convierta lugar de origen y lugar de destino de cada una de las conexiones en la vinculación más estrecha pero predetermina su concurrencia potencial: desde el momento en que cualquiera de las compañías involucradas en el vuelo, sean o no la contratante, son responsables ante el pasajero, y que el foro en materia contractual les es aplicable, es difícil pretender imprevisibilidad ante un foro que es un destino operado regularmente y que constituye la etapa del viaje de la que es responsable “en materia contractual”.