



**VUELOS DE CONEXIÓN OPERADOS POR DOS COMPAÑÍAS DIFERENTES: EL PASAJERO PUEDE DEMANDAR LA COMPENSACIÓN POR LA INCIDENCIA OCURRIDA EN EL PRIMER TRAMO DEL VIAJE ANTE LOS TRIBUNALES COMPETENTES DEL AEROPUERTO DEL PUNTO DE DESTINO FINAL**

*Karolina Lyczkowska*

*Centro de Estudios de Consumo*

*Universidad de Castilla-La Mancha*

*Professional Support Lawyer en DLA Piper Spain*

*Fecha de publicación: 12 de marzo de 2018*

La sentencia del TJUE de 7 marzo 2018 analiza la competencia internacional en la materia de la reclamación de compensaciones derivadas del Reglamento 261/2004. Se acumulan tres asuntos, por la similitud en los supuestos de hecho.

**Supuestos de hecho analizados**

En el primero, se trata de un vuelo de Eivissa (Islas Baleares) a Dusseldorf (Alemania), con escala en Palma de Mallorca (Islas Baleares). La reserva fue efectuada con Air Berlin, si bien el primer tramo del vuelo fue operado por Air Nostrum. Al efectuarse con retraso el primer vuelo, los pasajeros pierden el enlace y llegan a Dusseldorf finalmente al día siguiente. La demanda de compensación por el retraso contra Air Nostrum se interpone en Dusseldorf. El tribunal remitente pregunta si en este caso el lugar de llegada del segundo tramo del vuelo puede considerarse el lugar de ejecución del contrato a efectos de la competencia internacional, cuando la irregularidad cuya compensación se reclama se produjo en el primer tramo, operado por distinta compañía que el segundo.

En el segundo de los casos, se efectúa una reserva de vuelo de Berlín a Pekín con conexión en Bruselas con la compañía Hainan Airlines, domiciliada fuera de la Unión Europea. El primer tramo del vuelo fue operado por Brussels Airlines y se desarrolló según lo previsto. No obstante, el transporte entre Bruselas y Pekín finalmente no tuvo lugar y el pasajero demandante sostiene que se le denegó el embarque sin motivo válido. La demanda contra Hainan Airlines se interpone en Berlín. El tribunal se plantea si puede considerarse que el lugar de salida del primer tramo del vuelo es el lugar de ejecución del contrato a efectos de designar la competencia internacional, si la demanda



se basa en una incidencia ocurrida en el segundo vuelo.

En el tercero de los supuestos, el vuelo contratado partía de Melilla y se dirigía a Fráncfort del Meno, con escala en Madrid. La reserva se hizo con Iberia y la realización del primer tramo se confió a Air Nostrum. Debido al retraso del primer vuelo, los pasajeros pierden la conexión en Madrid y llegan a su destino con cuatro horas de retraso. La demanda contra Air Nostrum de reclamación se presenta en Fráncfort del Meno. El tribunal remitente indaga si debe considerarse como lugar de cumplimiento, a efectos de la designación de la competencia internacional, el destino final del pasajero que contrata un vuelo con escala, aun cuando la incidencia cuya compensación se reclama sucede en el primero de los vuelos, operado por distinta compañía que el segundo. También pregunta si debe entenderse que la demanda de "materia contractual" del art. 5.1.a) del Reglamento UE 44/2001 comprende el caso de reclamación de una compensación contra una compañía de transporte que no es parte del contrato celebrado por el pasajero.

### **Cuestiones planteadas**

Como vemos, las cuestiones que se plantean al TJUE son sustancialmente dos. La primera de ellas versa sobre la determinación del lugar de prestación de servicios en un contrato de transporte aéreo cuando el vuelo contratado consta de más de un tramo. La importancia de esta aclaración estriba en determinar dónde puede demandarse a la compañía aérea. Aparte de la regla general, según la cual tiene competencia el órgano judicial del domicilio del demandado, *las compañías aéreas pueden ser demandadas también en el lugar en el que, según el contrato, hubieran sido o debieran ser prestados los servicios contratados* (art. 5.1 b) del Reglamento 44/2001, ya derogado, que corresponde actualmente al art. 7.1 b) del Reglamento 1215/2012).

En su sentencia de 9 julio 2009 el TJUE falló que en caso de un contrato de transporte aéreo directo se considera como lugar de prestación de servicios tanto el punto de partida como el aeropuerto de llegada del vuelo, pudiendo por tanto el demandante plantear la reclamación en cualquiera de los tres foros: el del domicilio de la compañía demandada, el del aeropuerto de salida del vuelo o el correspondiente al lugar de llegada del vuelo. Ahora el Tribunal debe matizar si esta conclusión es aplicable también en caso de vuelos de conexión, operados por distintas compañías.

La segunda cuestión se refiere a la interpretación de la expresión "materia contractual" del art 5.1 del Reglamento 44/2001, que corresponde actualmente al art. 7.1 del Reglamento 1215/2012. Este precepto señala que la demanda, efectivamente, puede ser interpuesta en el lugar en el que, según el contrato, hubieran sido o debieran ser



prestados los servicios contratados, siempre que se verse sobre "materia contractual". En dos de los tres casos acumulados, se reclama la compensación de la incidencia a la compañía encargada de realizar el tramo en el que la misma sucedió, pese a que el contrato de transporte se ha celebrado con otro transportista. El TJUE debe determinar si a pesar de que la demandada no celebra directamente un contrato con el pasajero perjudicado, pues realiza uno de los vuelos en virtud de los acuerdos comerciales suscritos, y no directamente en virtud del contrato con el pasajero, se le aplica el art 5.1 del Reglamento 44/2001, o el art. 7.1 del Reglamento 1215/2012 (según el momento en que sucedieron los hechos) que determina la competencia internacional.

### **Fallo de la sentencia**

La sentencia empieza señalando que en el segundo de los casos acumulados, el demandado es una sociedad domiciliada fuera de la Unión Europea, concretamente en China, y no tiene sucursal en el territorio de la UE. Por tanto, no se le aplica el art. 5 del Reglamento 44/2001 y la competencia judicial se regirá por la ley del Estado miembro en que se haya presentado la demanda (art. 4 Reglamento 44/2001) - en este caso, Alemania. En consecuencia, en este supuesto de hecho, no procede aplicar la regla contemplada en el art. 5.1 b) del Reglamento 44/2001 según la cual procede plantear la demanda en el lugar donde se hayan prestado los servicios contratados.

En relación con la interpretación de la expresión "materia contractual", la resolución señala que se incluyen en la misma todas las obligaciones que nacen de un contrato cuyo incumplimiento se invoca para justificar la acción del demandante. El Reglamento 261/2004 que fija las 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, establece en su art. 3.5 que cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que no tenga contrato con el pasajero dé cumplimiento a obligaciones derivadas de ese Reglamento, se considerará que lo hace en nombre de la persona que tiene un contrato con el pasajero. Por consiguiente, debe entenderse que dicho transportista cumple las obligaciones libremente consentidas con respecto a quien contrata con los pasajeros afectados y estas obligaciones nacen del contrato de transporte aéreo. En consecuencia, en circunstancias como las controvertidas en los litigios principales, debe considerarse que la demanda de compensación por gran retraso de un vuelo realizado por el transportista aéreo encargado de efectuarlo —como Air Nostrum—, que no es quien contrata con los pasajeros afectados, se ha presentado en contratos de transporte aéreo celebrados entre dichos pasajeros y Air Berlin e Iberia, respectivamente. Por tanto, es correcto aplicar el art. 5.1 b) del Reglamento 44/2001, o el art. 7.1 b) del Reglamento 1215/2012, según el momento en que sucedieron los hechos.



Finalmente, con respecto al lugar de ejecución de la prestación contratada a efectos de la competencia internacional, el Tribunal recuerda que en su jurisprudencia anterior había establecido que en caso de contrato de un vuelo directo se considera lugar de prestación de servicios tanto el punto de partida como el sitio de llegada del vuelo (STJUE de 9 julio 2009), a efectos de la competencia internacional. Esta conclusión se aplica igualmente a los casos en los que la reserva incluye una escala, pues el servicio contratado consiste en transportar al pasajero desde el aeropuerto de origen hasta el del destino final. Por tanto, **en caso de vuelos de conexión, tanto el punto de partida del viaje como el lugar de destino final se consideran lugar de prestación de servicios, aunque la incidencia en relación con la cual se interponga la demanda haya tenido lugar en el primero de los tramos del vuelo contratado.** Según el Tribunal, esta solución se ajusta al principio de previsibilidad del fuero aplicable.