



# Competencia judicial internacional en acciones de consumidores contra compañías aéreas

**Alfonso Ortega Giménez**

*Profesor contratado doctor (acreditado a profesor titular)  
de Derecho Internacional Privado.  
Universidad Miguel Hernández de Elche*

## Extracto

La regulación respecto a los derechos de los pasajeros en el transporte aéreo tiene por objeto que estos consumidores se vean completamente resarcidos por los perjuicios que pudieran sufrir en el desarrollo de su vuelo, y que el pasajero pueda hacer valer sus derechos frente al transportista u operador aéreo en caso de cancelación, denegación de embarque o retraso significativo del vuelo. En un sector como el de transporte aéreo de pasajeros es habitual la inclusión de cláusulas de elección de tribunales dentro de las condiciones y términos del transporte impuestas por el operador, y cuya eficacia habrá de evaluarse a la luz del Derecho internacional privado.

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

Fecha de entrada: 17-09-2019 / Fecha de aceptación: 15-10-2019

## Enunciado

Son muchas las sentencias que se han pronunciado en asuntos sobre reclamación contra compañías aéreas por los usuarios de los servicios de transporte aéreo, donde se ha reflexionado sobre la competencia judicial internacional, y la normativa sobre la que fundamentar dicha competencia. Para entenderlo mejor, en este comentario vamos a analizar algunos autos recientes del Juzgado de lo Mercantil de Madrid, en particular, los de 25 de septiembre de 2018 (recurso 973/2018), 4 de octubre de 2018 (recurso 824/2018) y 9 de octubre de 2018 (recurso 962/2018) y la SAP de Gerona de 27 de septiembre de 2018 (recurso 854/2018).

El Juzgado de lo Mercantil de Madrid se ha pronunciado en varios autos sobre la competencia judicial internacional en acciones de consumidores contra compañías aéreas. Es el caso del Auto de 25 de septiembre de 2018, relativo a la interposición de una demanda de reclamación de los daños derivados de cancelación o gran retraso del vuelo adquirido por la demandante, el que formuló demanda contra la mercantil TAP Air Portugal, con invocación del Reglamento (CE) n.º 261/2004<sup>1</sup> por los daños derivados de gran retraso como consecuencia del vuelo adquirido a la compañía TAP Air Portugal entre Río de Janeiro y Lisboa con conexión Lisboa y Sevilla, alegando que retrasado el primero de los vuelos se produjo la pérdida de la conexión con el segundo de ellos.

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

Por su parte, en el Auto de 9 de octubre de 2018 se formuló demanda contra la mercantil LOT Polish Airlines, ejercitando la demandante acción de reclamación de los daños derivados de gran retraso o cancelación, consecuencia del vuelo adquirido a la compañía de

---

<sup>1</sup> Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos (DOUE núm. 46, de 17 de febrero de 2004).

nacionalidad polaca demandada en vuelo con salida desde París (Francia) y destino Wrocław (Polonia), con escala en Varsovia.

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

Cuestiones planteadas:

1. ¿Cuál es el objetivo del Reglamento (CE) n.º 261/2004? ¿Y su ámbito de aplicación?
2. ¿Cómo determinar la competencia judicial en las acciones de consumidores contra compañías aéreas?
3. ¿Es posible determinar la competencia judicial territorial de los juzgados y tribunales españoles para el conocimiento de las reclamaciones por compensación derivadas de transporte aéreo?
4. ¿Qué finalidad tiene en el ámbito del transporte aéreo de pasajeros el Derecho europeo vigente?

## Solución

1. ¿Cuál es el objetivo del Reglamento (CE) n.º 261/2004? ¿Y su ámbito de aplicación?

El objetivo del Reglamento (CE) n.º 261/2004 persigue reforzar las normas mínimas de protección de los pasajeros en los supuestos de denegación de embarque, cancelación y grandes retrasos de los vuelos. El ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 261/2004 se delimita desde un doble punto de vista geográfico y personal (= art. 3.1 Reglamento [CE] n.º 261/2004):

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

en ese tercer país, cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en cuestión sea un transportista comunitario.

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

## 2. ¿Cómo determinar la competencia judicial en las acciones de consumidores contra compañías aéreas?

En el Auto de 25 de septiembre de 2018, el Juzgado de lo mercantil de Madrid señala que el Reglamento (CE) n.º 261/2004 no establece norma alguna en materia de competencia judicial internacional, por lo que se debe recurrir al Convenio de Montreal, siendo firmantes de este Convenio tanto España (= lugar de interposición de la demanda y de destino final del vuelo) como Brasil (= lugar de origen del vuelo) y Portugal (= lugar del domicilio social de la demandada). El Convenio de Montreal, que tiene por objeto establecer un régimen uniforme respecto a determinados aspectos del transporte aéreo internacional (entre ellos, la responsabilidad del transportista por muerte o lesiones del pasajero, por destrucción, pérdida o avería del equipaje, y por retraso), comprende también normas de competencia judicial internacional (= art. 33) que resultan imperativas en los términos del artículo 49 del Convenio; sin olvidar que todos los Estados miembros (y la propia Unión Europea como sujeto de derecho internacional) son parte del Convenio de Montreal.

El Tribunal Supremo se ha pronunciado, al respecto, en diferentes sentencias<sup>2</sup>, reiterando la doctrina fijada por la jurisprudencia comunitaria<sup>3</sup>: reconoce al pasajero aéreo la posibilidad de elegir la presentación de la demanda de compensación basada en el contrato de transporte y en el Reglamento (CE) n.º 261/2004, ante el tribunal en cuya demarcación se hallara el lugar de salida o ante el tribunal en cuya demarcación se hallara el lugar de llegada del avión, tal y como dichos lugares estuvieran previstos en el contrato. Haciendo aplicación de tal doctrina al supuesto que nos ocupa resulta que son tres los Estados cuyos órganos jurisdiccionales ostentan competencia judicial internacional para el conocimiento de la reclamación; a elección del demandante, los siguientes:

<sup>2</sup> Vid. ATS de 12 de julio de 2017 (recurso 104/2017).

<sup>3</sup> Vid. STJUE de 9 de julio de 2009 (asunto C-204/08).

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

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

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

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

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

En el Auto de 9 de octubre de 2018, no recogida en el Reglamento (UE) n.º 241/2004 norma alguna en materia de competencia judicial internacional, siendo el país de origen y destino integrantes de la Unión Europea y la compañía aérea demandada operadora aérea de la Unión, resulta de aplicación el Reglamento (UE) n.º 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 (en adelante, Reglamento Bruselas I bis)<sup>4</sup>.

Siendo de aplicación las normas de competencia judicial internacional recogidas en las disposiciones generales del Reglamento Bruselas I bis (arts. 4 a 6, donde rige el fuero imperativo del domicilio del demandado), salvo que resultasen de aplicación alguna de las normas competenciales especiales de los artículos 7 y siguientes; señalando las letras a) y b) del apartado 1.º del artículo 7 que en supuestos de contratación internacional será, además, competente el órgano judicial del lugar donde se haya cumplido o deba cumplirse la obligación que sirva de base a la demanda, y tratándose de prestación de servicios el tribunal del lugar en el que, según el contrato, haya sido o deban ser prestados los servicios<sup>5</sup>. Resulta de ello en este auto que, teniendo el vuelo su origen en Francia y destino en Polonia, operado por línea aérea de nacionalidad polaca, carecen los juzgados y tribunales españoles de competencia judicial internacional comunitaria para el conocimiento de la reclamación formulada al amparo del Reglamento (CE) n.º 261/2004, debiendo optar la demandante por alguno de los fueros indicados. Por lo que el juzgado declarara la falta de competencia judicial internacional de los juzgados y tribunales españoles para conocer de la reclamación en este caso.

En el Auto de 18 de octubre de 2018, no estableciendo el Reglamento (CE) n.º 261/2004 norma alguna en materia de competencia judicial internacional, resulta que siendo firmantes tanto España (= lugar de interposición de la demanda y destino final) como Suiza (= lugar de origen del vuelo) y Portugal (= lugar de la conexión y del domicilio de la demandada) del Convenio de Montreal, es doctrina recogida<sup>6</sup> señalando que el Convenio de Montreal tiene por objeto establecer un régimen uniforme respecto a determinados aspectos del transporte aéreo internacional, entre ellos, señaladamente a los efectos que aquí interesan.

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

- En el territorio del Estado parte donde tenga su domicilio el transportista, esto es, el Estado de Portugal.

<sup>4</sup> DOUE L 351/1, de 12 de diciembre de 2012.

<sup>5</sup> Así lo señala el Reglamento Bruselas I bis en el artículo 7: «Una persona domiciliada en un Estado miembro podrá ser demandada en otro Estado miembro: 1) a) en materia contractual, ante el órgano jurisdiccional del lugar en el que se haya cumplido o deba cumplirse la obligación que sirva de base a la demanda».

<sup>6</sup> *Vid.* SAP de Madrid de 26 de julio de 2017 (recurso 82/2014).

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

Resulta de ello la competencia judicial internacional de los juzgados y tribunales españoles.

### 3. ¿Cómo determinar la competencia judicial en las acciones de consumidores contra compañías aéreas?

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

1. Debe excluirse la aplicación del artículo 52.2 de la LEC, en cuanto la cualidad de consumidor no se transmite con la titularidad del derecho económico a la compensación o resarcimiento.
2. Que el fuero territorial entre los juzgados y tribunales españoles viene determinado por las normas del artículo 51.1 de la LEC; esto es, a elección del demandante:
  - a) El domicilio del demandante.
  - b) El lugar donde la situación o relación jurídica haya nacido, admitiéndose la vía telemática, desde el domicilio de los pasajeros o donde deba surtir efectos, siempre que y de modo acumulado a lo anterior, en dicho lugar tenga la demandada un establecimiento abierto al público o representante autorizado<sup>7</sup>.
  - c) El lugar de origen o de destino contractualmente fijados<sup>8</sup>.

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

Así se observa en el Auto de 25 de septiembre de 2018, en el que la reclamación de los perjuicios o compensaciones derivados de transporte aéreo de pasajeros es ejercitada por los propios consumidores (= pasajeros). Es doctrina recogida por el Tribunal Supremo<sup>9</sup> que

<sup>7</sup> Vid. ATS de 12 de julio de 2017 (recurso 104/2017).

<sup>8</sup> Vid. STJUE de 9 de julio de 2009 (asunto C-204/08).

<sup>9</sup> Vid. ATS de 14 de febrero de 2018 (recurso 16/2018).



el fuero territorial viene determinado por las reglas imperativas del artículo 52.2 de la LEC<sup>10</sup>, que señala que:

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

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

De la misma forma el Juzgado de lo Mercantil de Madrid señala, en el Auto de 18 de octubre de 2018, que la reclamación de los perjuicios o compensaciones derivados de transporte aéreo de pasajeros es ejercitada por los propios consumidores/pasajeros, por lo que el fuero territorial viene determinado por las reglas imperativas del artículo 52.2 de la LEC. Resulta de ello que no acreditándose que los demandantes tengan su domicilio en Madrid (solo lo acredita su letrado, quien dedicado masivamente a la prestación de servicios profesionales de reclamación de derechos de compensación nacidos de transporte aéreo de pasajeros elige el fuero de su despacho profesional, no el de los pasajeros), y no acreditado por las demandantes que la compra de los billetes se hubiera realizado presencialmente o telemáticamente desde su domicilio en Madrid o en las dependencias o establecimientos de la demandada radicados en Madrid, y que de modo simultáneo la demandada tenga una oficina o dependencia en Madrid, carecen los tribunales de esta ubicación de competencia

---

<sup>10</sup> Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil (BOE núm. 7, de 8 de enero del 2000).

territorial, estimándose competentes territorialmente, si los actores mantienen su opción por el fuero internacional del lugar de origen del vuelo, los tribunales de Málaga, por ello se rechaza la competencia de este tribunal.

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

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

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

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

Constituye factor determinante de una interpretación favorable al consumidor conforme a la Directiva 93/13/CEE del Consejo, de 5 de abril de 1993<sup>11</sup> que se ejercite una acción

---

<sup>11</sup> DOCE núm. 95, de 21 de abril de 1993.

individual por un consumidor, porque en otro caso se vulneraría irremediablemente el derecho a la tutela judicial efectiva, que para una reclamación de no muy elevada cuantía, se vería obligado a una suerte de peregrinaje judicial, cuando la realidad social muestra una práctica generalizada de contratación de servicios por vía telefónica o telemática en la que el consumidor suele estar perfectamente localizado, mientras que la exacta localización de la compañía con la que contrata, o de los empleados que lo hacen en su nombre, resulta extremadamente difícil.

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

#### 4. ¿Qué finalidad tiene en el ámbito del transporte aéreo de pasajeros el Derecho europeo vigente?

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

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

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

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

Por su parte, en el Auto de 9 de octubre de 2018, no estableciendo el Reglamento (CE) n.º 241/2004 norma alguna en materia de competencia internacional, siendo los países de origen y destino integrantes de la Unión Europea y la compañía aérea demandada operadora aérea de la Unión, resulta de aplicación del Reglamento Bruselas I bis. Resulta de ello en este auto que carecen los juzgados y tribunales españoles de competencia judicial internacional para el conocimiento de la reclamación formulada.

Respecto a la competencia judicial territorial, se debe tomar en cuenta si la reclamación es formulada por sociedad mercantil o por consumidores, para así aplicar los fueros correspondientes a cada situación. En el Auto de 25 de septiembre de 2018 en el que la reclamación de los perjuicios o compensaciones derivados de transporte aéreo de pasajeros es ejercitada por los propios consumidores, no acreditándose que los demandantes tengan su domicilio en Madrid (España) y no acreditado que la compra de los billetes se hubiera reali-

zado telemáticamente desde su domicilio en Madrid, carecen los tribunales de esta ubicación de competencia territorial, siendo competente los juzgados y tribunales de Sevilla. Lo mismo se determina en el auto de 18 de octubre de 2018, siendo competentes los juzgados y tribunales de Málaga y no así los de Madrid. Sin embargo, la Audiencia Provincial de Gerona también se ha pronunciado respecto de la competencia territorial, en el Auto de 27 de septiembre de 2018, apostando por la competencia del Juzgado de lo Mercantil de Gerona.

Sentencias, autos y disposiciones consultadas

- Ley 1/2000 (LEC).
- 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.
- Reglamento (UE) n.º 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.
- Directiva 93/13/CEE del Consejo, sobre las cláusulas abusivas en los contratos celebrados con consumidores.
- Instrumento de Ratificación del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999 (BOE núm. 122, de 20 de mayo de 2004).
- STJUE de 9 de julio de 2009 (asunto C-204/08).
- ATS de 12 de julio de 2017 (recurso 104/2017).
- ATS de 14 de febrero de 2018 (recurso 16/2018).
- SAP de Madrid de 26 de julio de 2017 (recurso 82/2014).