

LA DETERMINACIÓN DE LA COMPETENCIA JUDICIAL
INTERNACIONAL EN LAS RECLAMACIONES
DE INDEMNIZACIÓN Y DAÑOS RESULTANTES
DE LA CANCELACIÓN Y RETRASO DE VUELOS:
LA SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE 7
DE NOVIEMBRE DE 2019, C-213/18, A. GUAITOLI Y OTROS
C. EASYJET AIRLINE CO. LTD.

DETERMINATION OF INTERNATIONAL JURISDICTION IN
MATTERS RELATING TO AN APPLICATION
FOR COMPENSATION AND COMPENSATION FOR DAMAGE
RESULTING FROM THE CANCELLATION AND DELAY
OF FLIGHTS: JUDGEMENT OF THE COURT, 7 NOVEMBER
2019, CASE C-213/18, A. GUAITOLI AND OTHERS
V. EASYJET AIRLINE CO. LTD.

NATIVIDAD GOÑI URRIZA

*Profesora Titular de Derecho Internacional Privado
Universidad Pública de Navarra*

ORCID ID: 0000-0003-0119-3249

Recibido: 16.03.2020 / Aceptado: 10.04.2020

DOI: <https://doi.org/10.20318/cdt.2020.5650>

Resumen: La sentencia aborda la determinación de la competencia judicial internacional en una reclamación de una indemnización y de una compensación por los daños causados por cancelación y retraso de un vuelo mediante la aplicación del art. 7.1 del Reglamento Bruselas I bis y a la luz del art. 33 del Convenio de Montreal.

Palabras clave: transporte aéreo de pasajeros, competencia judicial internacional y territorial, Convenio de Montreal.

Abstract: The judgment fix jurisdiction in an application for compensation and compensation for damage from the cancellation and delay of flights by assessing the jurisdiction in the light of art. 7.1 of Brussels I Regulation and in the light of art. 33 of Montreal Convention.

Keywords: passengers transport by air. Jurisdiction among the States Parties and local jurisdiction. Montreal Convention.

Sumario: I. Cuestión planteada y normativa aplicable. II. Hechos. III. Competencia judicial internacional en reclamaciones basadas en el Reglamento de compensación y en el Convenio de Montreal. IV. El art. 33 Convenio de Montreal como norma de competencia judicial internacional y competencia territorial. V. A modo de recapitulación.

I. Cuestión planteada y normativa aplicable

1. La Sentencia tiene por objeto interpretar la articulación de las normas vigentes en la UE con vocación de ser aplicadas para la determinación de la competencia judicial internacional a un litigio relativo a la reclamación de una indemnización a tanto alzado y el reembolso de los gastos previstos en los artículos 7 y 9 del Reglamento (CE) 261/2004, así como la compensación suplementaria –permitido por el art. 12 del mismo texto legal –, es decir, la indemnización por los daños materiales adicionales y el daño moral supuestamente sufridos (art. 33 Convenio de Montreal).

2. Las normas aplicables al supuesto son: el Convenio de Montreal, de 28 de mayo de 1999, sobre la unificación de ciertas reglas del transporte aéreo internacional (en adelante Convenio de Montreal)¹; el Reglamento CE 261/2004 de 11 de febrero de 2004, que establece 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 (en adelante Reglamento de compensación)² y el Reglamento (UE) 1215/2012 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (en adelante Reglamento Bruselas I bis)³.

3. El Convenio de Montreal tiene por objeto la regulación mediante normas sustantivas que unifican ciertas reglas de transporte aéreo internacional pero contiene también una norma de competencia judicial internacional (art. 33). El Convenio fue adoptado por la Unión Europea mediante decisión de 5 de abril de 2001 y entró en vigor el día 28 de junio de 2008.

4. En cumplimiento de las normas de Derecho Internacional general que obligan a la Unión, el Tribunal de Justicia es competente para interpretar las disposiciones del texto convencional al formar parte del ordenamiento jurídico de la Unión Europea⁴.

El Tribunal de Justicia ha establecido como criterio la realización de una interpretación de los conceptos de la norma *uniforme* y *autónoma*, sin considerar los sentidos que pueden haberseles dado en los ordenamientos jurídicos nacionales de los Estados miembro sino las reglas de interpretación del Derecho internacional general que obligan a la UE⁵. Para ello, aplica el artículo 31 del Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados, en virtud del cual un convenio debe ser interpretado de buena fe conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del tratado en el contexto de dichos términos y teniendo en cuenta su objeto y fin⁶.

II. Hechos

5. El litigio que da origen al pronunciamiento del Tribunal de Justicia tiene por objeto la reclamación de una indemnización por parte de unos particulares contra la empresa *easyJet Airline Co. Ltd*, por los perjuicios sufridos a causa de la cancelación de un vuelo y el retraso de otro vuelo.

Los demandantes, personas físicas domiciliadas en Italia, habían celebrado con la empresa EasyJet, domiciliada en el Reino Unido, un contrato de transporte aéreo relativo a un vuelo de ida de

¹ Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001, (DO 2001, L 194, p. 38).

² Reglamento (CE) núm. 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, (DO 2004 L 46, p. 1). La norma regula los derechos mínimos que asisten a los pasajeros en caso de denegación de embarque, cancelación o retraso de su vuelo (art. 6.1 Reglamento de compensación). Para un análisis de los derechos de los pasajeros véase, PORTO CORTÉS, A., “Derechos del usuario del transporte aéreo”, *Manual de derecho de consumo*, Lex nova, Valladolid, 2013, pp. 230 y ss.

³ Reglamento (UE) núm. 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, (DO 2012, L 351, p. 1). Es el aplicable al caso, y no el Reglamento 44/2001, dado que el recurso ante el órgano jurisdiccional italiano se interpuso después del 10 de enero de 2015.

⁴ STJUE de 7 noviembre de 2019, *varios contra easyJet*, C-213/18, apartado 46 y STJUE 6 mayo de 2010, *Waltz*, C-63/09, apartado 20.

⁵ *Ibidem*, apartado 21 y 22 y STJUE, de 19 diciembre 2019, *GN ZU*, C-532/18, apartado 32.

⁶ *Ibidem*, apartado 23.

Roma Fiumicino (Italia) a Corfú (Grecia) el 4 de agosto de 2015 y un vuelo de vuelta de Corfú a Roma el 14 de agosto de 2015.

El vuelo de ida fue pospuesto hasta el día siguiente y el vuelo de vuelta tuvo un retraso de más de dos horas y menos de tres horas. Los demandantes alegan que tras el retraso del vuelo de ida que finalmente se pospuso, la empresa no les ofreció el embarque en otro vuelo ni la posibilidad de consumir una comida o refrigerio ni otra forma de atención o compensación.

Los demandantes interpusieron la demanda ante los tribunales de Roma con la pretensión de que se condenara a *easyJet* a pagar la compensación establecida en los arts. 5, 7 y 9 del Reglamento de compensación y a indemnizar los daños materiales y morales adicionales derivados del incumplimiento de sus obligaciones contractuales (art. 12 Reglamento de compensación).

6. La competencia de los tribunales de Roma dependía del Derecho aplicable a la cuestión, el derecho italiano o el de la Unión Europea y la interpretación de este segundo.

La duda sobre el Derecho aplicable se refiere a la aplicación del Convenio de Montreal o del Reglamento de compensación. Asimismo, de ser aplicable el Convenio, debe aclararse si determina la competencia judicial internacional, esto es, los tribunales de qué Estado son competentes o si la norma designa el órgano jurisdiccional competente dentro del Estado. Es decir, si se trata de una norma de competencia judicial internacional sólo o también de competencia judicial territorial. Los tribunales de Roma, sólo son competentes si se aplica las normas procesales civiles italianas, porque el Convenio de Montreal designa únicamente los tribunales del Estado, en otro caso –si se aplica exclusivamente el Convenio de Montreal porque se considera que su art. 33 regula tanto la competencia judicial internacional como la territorial serán competentes los tribunales de Civitavecchia, en cuya jurisdicción se encuentra el aeropuerto de salida del vuelo de ida y de llegada del vuelo de vuelta sobre el que recae el litigio.

7. El tribunal de Roma plantea al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones:

- “1) En caso de que una parte que ha sufrido un retraso o la cancelación de un vuelo solicite, conjuntamente, no solo las compensaciones a tanto alzado y uniformes previstas en los artículos 5, 7 y 9 del Reglamento n.º 261/04 (LCEur 2004, 637), sino además la reparación del daño en el sentido del artículo 12 del mismo Reglamento, ¿debe aplicarse el artículo 33 del Convenio de Montreal (RCL 2004, 1224), o es el artículo 5 del Reglamento n.º 44/01 (LCEur 2001, 84, 4086 y LCEur 2002, 2389), en todo caso, la disposición que rige el tribunal competente (tanto internacional como internamente)?
- 2) En la primera hipótesis mencionada en la primera cuestión, ¿debe interpretarse el artículo 33 del Convenio de Montreal (RCL 2004, 1224) en el sentido de que rige únicamente el reparto de la jurisdicción entre los Estados, o bien en el sentido de que regula también la competencia territorial interna en cada Estado miembro?
- 3) En la primera hipótesis mencionada en la segunda cuestión, ¿la aplicación del artículo 33 del Convenio de Montreal (RCL 2004, 1224) es “exclusiva” e impide la aplicación del artículo 5 del Reglamento n.º 44/01, o bien pueden aplicarse ambas disposiciones conjuntamente, para determinar directamente tanto la jurisdicción del Estado como la competencia territorial interna de sus órganos jurisdiccionales?”

III. Competencia judicial internacional en reclamaciones basadas en el Reglamento de compensación y en el Convenio de Montreal.

8. En el caso analizado se pone de manifiesto que existen dos regímenes de responsabilidad del transportista aéreo en relación con los pasajeros cuyas normas de competencia judicial internacional pueden ser aplicadas a los supuestos mixtos, en los que las pretensiones se basan en ambos regímenes.

En primer lugar, el Reglamento de compensación establece un régimen estandarizado e inmediato de reparación. En segundo lugar, el Convenio de Montreal regula las condiciones en las que los

pasajeros perjudicados pueden entablar acciones destinadas a obtener una indemnización de daños y perjuicios con carácter individual. Este Convenio requiere una apreciación caso por caso del alcance de dichos daños que serán indemnizados a posteriori y de manera individualizada⁷.

El art. 12 del Reglamento de compensación prevé que el pasajero pueda obtener una compensación suplementaria por los perjuicios causados tanto de naturaleza material como moral. De modo que el juez nacional puede condenar al transportista aéreo a abonar el perjuicio íntegro resultante de la aplicación de las dos normas.

9. La primera cuestión se refiere a la interpretación del Convenio de Montreal y del Reglamento de compensación y tiene como objetivo conocer si en un recurso en el que el demandante solicita, al mismo tiempo, las compensaciones a tanto alzado uniformes previstas en el Reglamento de compensación y la reparación de los daños adicionales comprendidos en el ámbito de aplicación del Convenio de Montreal un tribunal de un Estado miembro debe aplicar las normas de competencia judicial internacional de cada uno de ellos respecto de las pretensiones fundadas en cada norma.

El Tribunal de Justicia ya había analizado las relaciones entre el Reglamento de compensación y el Convenio de Montreal en el asunto *Flight Refund*⁸. El Tribunal de Justicia entendió en dicho caso que la competencia judicial internacional de los órganos jurisdiccionales nacionales ante los que se interpone una demanda presentada exclusivamente sobre la base del Reglamento de compensación deben regirse por lo establecido en el Reglamento Bruselas I bis.

En el caso que nos ocupa se trata de una acción de indemnización de carácter mixto, porque la demanda se interpone sobre la base del Reglamento de compensación y sobre la base del Convenio de Montreal. El Tribunal sostiene que la misma solución debe darse en un litigio en el que las pretensiones de los demandantes se basan tanto en las disposiciones del Reglamento de compensación como en el Convenio de Montreal. Por tanto, parece concluirse que en cualquier demanda planteada ante un órgano jurisdiccional nacional, basada en los derechos del Reglamento de compensación, se aplicarán los foros del Reglamento Bruselas I bis.

A este respecto hay que recordar que los artículos 67 y 71 del Reglamento Bruselas I bis permite la aplicación de normas de competencia judicial internacional establecidas en actos de la Unión (art. 67 RBI bis) y en convenios en los que los Estados miembros sean parte por lo que el Tribunal permite la aplicación de las normas de competencia judicial internacional del Convenio de Montreal cuando éste sea de aplicación (art. 7.1 RB I bis y art. 33 CM).

10. El Tribunal no se limita a contestar a las cuestiones planteadas, sino que proporciona al órgano remitente *todos los elementos de interpretación que puedan serle útiles para resolver el asunto*, aunque no se haya hecho referencia a ellas en las cuestiones prejudiciales⁹. Y, en ese sentido, indica cuales son los foros del Reglamento Bruselas I bis en los que los tribunales italianos pueden basar su competencia y cuales no son aplicables. Así, establece la aplicación del foro del domicilio del demandado (art. 4 RBI bis) y también del foro especial en materia contractual (art. 7.1 RBI bis), y dado que se trata de un contrato de transporte aéreo, el Tribunal recuerda la aplicación de la norma de competencia especial en materia de prestación de servicios atribuye competencia en una demanda de compensación basada en un contrato de transporte aéreo de personas, tanto al tribunal en cuya demarcación se halle el lugar de salida como al del lugar de llegada del avión, tal y como dichos lugares se hayan previsto en el contrato, a elección del demandante¹⁰.

11. A estos efectos resulta especialmente relevante la interpretación del art. 7.1, letra b del Reglamento Bruselas I bis establecida en la reciente sentencia del Tribunal de Justicia de 13 de febrero de

⁷ Conclusiones del Abogado General, apartados 35-37.

⁸ STJUE de 10 de marzo de 2016, *Flight Refund Ltd Belgische Staat*, C-94/14 apdo. 46.

⁹ STJUE de 6 de junio de 2019, *Weil*, C-361/18.

¹⁰ STJUE 9 julio 2009, *Rehder*, C-204/08, apartados 43 y 47 y de 11 de julio de 2018, *Zurich Insurance y Metso Minerals*, C-88/17, y apartado 18.

2020, en el caso *Flightright GmbH c. Iberia*¹¹. El Tribunal establece que esta norma, cuando se trate de un vuelo contratado por una única reserva confirmada para el conjunto del itinerario y dividido en varios trayectos, puede entenderse como lugar de cumplimiento, el lugar de salida del primer trayecto si el transporte en esos trayectos se realiza por dos transportistas aéreos distintos y si la demanda de indemnización presentada sobre la base del Reglamento de compensación tiene su origen en la cancelación del último trayecto y está dirigida contra el transportista aéreo encargado de realizar ese último trayecto.

12. En el caso *varios contra easyJet* se confirma la doctrina del Tribunal mantenida en otras recientes decisiones por la que se descarta la aplicación del foro en materia de contratos celebrados con consumidores ya que el art. 17.3 RBI bis dice expresamente que esa sección no se aplicará al contrato de transporte con la excepción de los contratos de viajes combinados, en los que por un precio global, se recibe una prestación combinada de viaje y alojamiento¹².

En aplicación de su competencia para interpretar también las disposiciones del Convenio de Montreal, el Tribunal de Justicia indica que los litigios suscitados ante los tribunales nacionales en los que se pretende obtener una indemnización de los daños causados por el retraso del vuelo (art. 19 CM), el juez nacional debe basar su competencia en el foro previsto en el art. 33 del mismo texto normativo.

El Abogado General reconoce un riesgo limitado de dispersión, ya que existen dos foros comunes al Reglamento de compensación y al Convenio de Montreal: el lugar del domicilio del demandado y el lugar de destino del vuelo, por lo que el demandante puede optar entre ellas con el fin de que un único juez conozca de ambas pretensiones. Además, pueden ser de aplicación las normas de conexión que permiten evitar la existencia de procedimientos múltiples (art. 30 RBI bis)¹³.

IV. El art. 33 Convenio de Montreal como norma de competencia judicial internacional y competencia territorial

13. La segunda cuestión trata de resolver la interpretación del art. 33 del Convenio de Montreal para conocer si se trata de un foro de competencia judicial internacional o de un foro que reparte la competencia territorial entre los órganos jurisdiccionales de cada uno de dichos Estados.

14. El artículo 33 CM dice que:

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

El Tribunal considera que de esta norma -interpretada de buena fe conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del tratado en el contexto de dichos términos y teniendo en cuenta su objeto y fin- permite al demandante demandar al transportista aéreo ante los tribunales del Estado parte del domicilio del transportista o ante los de su oficina principal o ante los del lugar en el que éste tiene la oficina que ha celebrado el contrato o a través de la cual se ha celebrado el contrato, o del lugar de destino del vuelo en cuestión (apartado 49).

¹¹ STJUE de 13 de febrero de 2020, *Flightright GmbH c. Iberia*, C-606/19. Sobre la interpretación de esta disposición del Reglamento Bruselas I bis, véase, CALVO CARAVACA, A.L./CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *Litigación internacional en la Unión Europea I. competencia judicial internacional y validez de resoluciones en materia civil y mercantil en la Unión Europea*, comentario al Reglamento Bruselas I bis, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2017, pp. 313-322 y para el contrato de transporte de pasajeros en concreto MANKOWSKI, P., "Chapter II: Jurisdiction, article 7", en MAGNUS, U./ MANKOWSKI, P., *European Commentaries on Private International Law. Commentary Brussels I bis Regulation*, Ottoschmidt, 2016, pp. 240-244.

¹² STJUE de 11 de abril de 2019, *Ryanair*, C-464/18.

¹³ Conclusiones del abogado general, apartados 51 y 52.

Al referirse el art. 33 CM al *territorio de uno de los Estados Partes* pero después mencionar al *órgano jurisdiccional* que, *puede declararse competente racione loci*, de entre los que tienen su sede en dicho territorio, *en virtud de criterios de vinculación precisos* se deduce que regula la competencia territorial entre los tribunales de cada uno de los Estados parte (apartado 51).

Otro argumento que invoca el tribunal para sostener esta interpretación es la finalidad del Convenio de Montreal que consiste no solo asegurar *la protección de los intereses de los usuarios del transporte aéreo internacional* sino también lograr una *armonización y codificación de ciertas reglas* que rigen dicho transporte con el objetivo de lograr *un equilibrio de intereses equitativo* en dicha materia (apartado 52).

Y a juicio del Tribunal, esta interpretación contribuye a la realización de éste último objetivo de una mayor unificación, y a la protección de los intereses de los usuarios, al tiempo que garantiza un equilibrio equitativo con los intereses de los transportistas aéreos porque garantiza, en interés de ambas partes en el litigio, *una mayor previsibilidad y una mayor seguridad jurídica* (apartado 54)¹⁴.

15. En el caso concreto, esta interpretación hace competentes a los tribunales del lugar de situación del aeropuerto y no a los tribunales del domicilio de los pasajeros/demandantes.

V. A modo de recapitulación

16. El Tribunal de Justicia realiza una interpretación de las normas de competencia judicial internacional de las normas de Derecho Internacional Privado de la Unión Europea que confirma la jurisprudencia previa y extiende los distintos criterios mantenidos para los foros en materia de transporte aéreo de pasajeros a las reclamaciones mixtas.

La interpretación efectuada que considera que las reglas de competencia judicial internacional del Convenio de Montreal deben ser las aplicables a las reclamaciones con base en dicha norma, a pesar de que se trate de una demanda mixta puede tener un efecto de dispersión que tendrá que ser corregido con las normas de aplicación del Reglamento Bruselas I bis.

¹⁴ El Tribunal de Justicia ya había indicado que el Reglamento Bruselas I bis tenía como objetivo “reforzar la protección jurídica de las personas que tienen su domicilio en la Comunidad, permitiendo al mismo tiempo al demandante determinar fácilmente el órgano jurisdiccional ante el cual puede ejercitar una acción, y al demandado prever razonablemente ante qué órgano jurisdiccional puede ser demandado”, STJ de 3 de mayo de 2007, *Color Drack GmbH v. Lexx Internatiuonal Vertriebs GmbH*, C-386/05, apartado 20.