



## JUZGADO DE LO MERCANTIL N° 13 DE MADRID

Plaza de Castilla N° 1 , Planta 3ª - 28046

Tfno: 917043516

Fax: 917031995

42020370

NIG: 28.079.00.2-2019/0187244

**Procedimiento: Juicio Verbal (250.2) 1615/2019**

Materia: Transportes

Clase reparto: DEMANDAS J. VER. TRANSP. AEREO

RMR

**Demandante:: D.**

LETRADO D.

**Demandado:: LUFTHANSA**

### A U T O

**MAGISTRADA QUE LO DICTA:**

**Lugar:** Madrid

**Fecha:** 2 de diciembre de 2019

### HECHOS

**PRIMERO.** El día 21 de octubre de 2019, fue turnada a este juzgado la demanda presentada por Don                    contra la compañía aérea LUFTHANSA de reclamación de cantidad por las incidencias surgidas en el transporte aéreo operado por la demandada LH1827.

**SEGUNDO.** Antes de admitirla a trámite, se dio traslado a la actora y al Ministerio Fiscal para que alegaran lo que a su derecho convenga acerca de la posible falta de competencia territorial. Mientras que la parte actora reiteró la competencia territorial de los juzgados mercantiles de Madrid, el Ministerio Fiscal se mostró en contra.

### RAZONAMIENTOS JURÍDICOS

**PRIMERO. Competencia internacional en acciones de consumidores contra compañías aéreas.**

En lo que respecta al régimen jurídico aplicable, al tratarse de un vuelo con origen Bilbao y destino Génova, con vuelo de conexión en Munich, resulta de aplicación el Reglamento CE 241/2004 el cual, tal como indica la STJUE de 11 de abril de 2019, dictada en el asunto C-464/2018, en el procedimiento entre ZX y Ryanair DAC y la sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, Sección 28ª, de 26 de julio de 2017,



*“24 (...) no establece una norma de competencia internacional de los tribunales de los estados miembros, de modo que la cuestión de la competencia internacional de un órgano jurisdiccional de un Estado miembro debe examinarse a la luz del Reglamento n.º 1215/2012 (véase, en este sentido, la sentencia de 9 de julio de 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, apartado 28)*

*25 A este respecto, el artículo 26, apartado 1, primera frase, del Reglamento n.º 1215/2012 permite determinar la competencia de un órgano jurisdiccional al disponer que, «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.»*

*26 Por esta razón, procede examinar en primer lugar si el órgano jurisdiccional remitente es competente en virtud de otras disposiciones de dicho Reglamento.*

*27 Si bien el Reglamento n.º 1215/2012 establece reglas de competencia especial, que figuran principalmente en la sección 2 de su capítulo II, la parte demandante en el litigio principal no ha interpuesto su demanda de indemnización ante el órgano jurisdiccional remitente, relativa a un vuelo operado entre Oporto y Barcelona, al amparo de la regla de competencia especial del artículo 7, punto 1, letra b), de dicho Reglamento, que se funda en el lugar en el que se haya cumplido o deba cumplirse la obligación que sirva de base a la demanda, tal como ha sido interpretada por el Tribunal de Justicia (sentencia de 9 de julio de 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, apartado 43), por la razón de que el lugar de salida o de llegada del vuelo en cuestión esté situado en la demarcación de dicho órgano jurisdiccional.*

*28 Del mismo modo, aunque las disposiciones de la sección 4 del capítulo II del Reglamento n.º 1215/2012, relativa a la «Competencia en materia de contratos celebrados por los consumidores», establecen también una regla de competencia especial en favor de los consumidores, y un pasajero aéreo puede ser considerado consumidor, es preciso señalar que el artículo 17, apartado 3, de este Reglamento dispone que esta 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».*

*29 En estas circunstancias, del tenor de dicha disposición se desprende sin ambigüedad alguna que, en circunstancias como las controvertidas en el litigio principal, un pasajero aéreo que no ha comprado un viaje combinado, sino un simple billete de avión 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.*

*30 Es preciso añadir además que, si bien el Reglamento n.º 1215/2012 establece, en su artículo 4, el principio general del foro del demandado, el órgano jurisdiccional remitente precisa que la demandada en el litigio principal tiene su domicilio social en un Estado miembro distinto del Reino de España, a saber, Irlanda, de manera que esta disposición no puede servir de fundamento a la competencia de dicho órgano jurisdiccional.*



31 De ello se desprende que procede examinar, en primer lugar, la tercera cuestión planteada por el órgano jurisdiccional remitente, relativa a la interpretación del artículo 7, punto 5, del Reglamento n.º 1215/2012, para determinar si su competencia podría deducirse o no de dicha disposición.

### **Sobre la tercera cuestión**

32 Mediante su tercera cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 7, punto 5, del Reglamento n.º 1215/2012 debe interpretarse en el sentido de que un órgano jurisdiccional de un Estado miembro es competente para conocer de un litigio relativo a una demanda de indemnización interpuesta en virtud del artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004 y dirigida contra una compañía aérea establecida en otro Estado miembro por el hecho de que dicha compañía tiene una sucursal en la demarcación del órgano jurisdiccional ante el que se ha presentado la demanda.

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.

35 De ello resulta que no existen datos que permitan acreditar la intervención de la sucursal en la relación jurídica entre Ryanair y la parte demandante en el litigio principal, de modo que el órgano jurisdiccional remitente no es competente para conocer del litigio principal en virtud del artículo 7, punto 5, del Reglamento n.º 1215/2012 (véase, por analogía, la sentencia de 5 de julio de 2018, *flyLAL-Lithuanian Airlines*, C-27/17, EU:C:2018:533, apartado 63).

36 Habida cuenta de las consideraciones expuestas, el artículo 7, punto 5, del Reglamento n.º 1215/2012 debe interpretarse en el sentido de que un órgano jurisdiccional de un Estado miembro no es competente para conocer de un litigio relativo a una demanda de



*indemnización interpuesta en virtud del artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004 y dirigida contra una compañía aérea establecida en otro Estado miembro por el hecho de que dicha compañía tiene una sucursal en la demarcación del órgano jurisdiccional ante el que se ha presentado la demanda, no habiendo participado dicha sucursal en la relación jurídica entre la compañía y el pasajero afectado.*

Finalmente, el TJUE concluye:

*“En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Sexta) declara:*

- 1) El artículo 7, punto 5, del 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, debe interpretarse en el sentido de que un órgano jurisdiccional de un Estado miembro no es competente para conocer de un litigio relativo a una demanda de indemnización interpuesta en virtud del artículo 7 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, y dirigida contra una compañía aérea establecida en otro Estado miembro por el hecho de que dicha compañía tiene una sucursal en la demarcación del órgano jurisdiccional ante el que se ha presentado la demanda, no habiendo participado dicha sucursal en la relación jurídica entre la compañía y el pasajero afectado.*
- 2) El artículo 26, apartado 1, del Reglamento n.º 1215/2012 debe interpretarse en el sentido de que no es aplicable en un caso, como el que se plantea en el litigio principal, en el que el demandado no ha presentado observaciones ni ha comparecido.*

Por último, tal como indica la demandada en su escrito, el TJUE, en su sentencia de 9 de julio de 2009 ya había declarado que *“(…) el tribunal competente para conocer de una demanda de compensación económica basada en dicho contrato de transporte y en el reglamento 261/2004 (...) es, a elección del demandante, aquel en cuya demarcación se halle el lugar de salida o de llegada del avión, tal como dichos lugares estén previstos en el contrato.”*

Es decir, lo que la jurisprudencia del TJUE analiza es una norma de competencia internacional y si de la misma resulta que somos competentes los jueces y tribunales españoles, luego entrarían en funcionamiento las normas procesales internas de la LEC y la jurisprudencia que sobre las mismas ha ido dictando el TS, para determinar qué juzgados y tribunales españoles serían territorialmente competentes, normas de competencia territorial que no tienen por qué coincidir con las normas de competencia internacional. Y digo esto por el error en el que últimamente se viene incurriendo al tratar de extrapolar la jurisprudencia del TJUE a las normas de competencia territorial, cuando insisto, la norma a aplicar en este caso sería la norma nacional y la interpretación que de la misma ha hecho el



Tribunal Supremo en sus autos de 30 de mayo de 2018, seguido de sus autos de 6 y 25 de febrero de 2019. En dichos autos, nuestro Alto Tribunal no aborda el tema de la competencia internacional ni la aplicación del Reglamento 1215/2012 sino únicamente, la competencia territorial. En idéntico sentido, ATSJ, sala 1ª de 3 de junio de 2019 (ROJ: ATSJ CAT 304/2019).

## **SEGUNDO. Aplicación al caso concreto.**

Pues bien, de la documental aportada en autos se desprende lo siguiente:

El actor tiene su domicilio en España, concretamente en Getxo y el vuelo objeto de autos sale también de un aeropuerto español, como es Bilbao. En consecuencia, los jueces y tribunales españoles sí que gozamos de competencia internacional para entrar en el enjuiciamiento de este caso.

## **TERCERO. Competencia territorial en las reclamaciones de cantidad por incidencias surgidas en el transporte aéreo.**

Conviene recordar las normas de competencia territorial que resultan aplicables:

Dispone la norma imperativa de competencia territorial prevista en el art. 52.2 LEC que *“Cuando las normas del apartado anterior de este artículo no fueren de aplicación a los litigios en materia de seguros, ventas a plazos de bienes muebles corporales y contratos destinados a su financiación, así como en materia de contratos de prestación de servicios o relativos a bienes muebles cuya celebración hubiera sido precedida de oferta pública, será competente el tribunal del domicilio del asegurado, comprador o prestatario o el del domicilio de quien hubiere aceptado la oferta, respectivamente”*.

Siguiendo la jurisprudencia del TS, dicha norma de competencia sólo es aplicable a las demandas que se presentan por los pasajeros contra las compañías aéreas al tener aquellos la condición que “consumidores” pudiendo elegir, en cuanto al fuero territorial, por cualquiera de las siguientes opciones: (ATS 17 de mayo y 5 de noviembre de 2004 (conflictos nº 24 y nº 73/2004, respectivamente), 16 de junio, 27 de octubre y 1 de diciembre de 2009 (conflictos nº 138, 233 y 269, todos ellos de 2009 ), Auto de fecha 2 de febrero y 13 de octubre de 2010, autos de 5 y 26 de febrero de 2019 y autos de 12 y 19 de marzo de 2019):

- 1) Domicilio del actor.
- 2) Domicilio de la compañía aérea demandada.
- 3) El lugar donde la relación jurídica surte efectos o exista algún punto de conexión (por ejemplo, el aeropuerto de salida o de destino del vuelo o donde éste haga escala) siempre que la compañía aérea tenga en ese lugar un establecimiento abierto al público entendiéndose por tal, aquél lugar donde el pasajero pueda adquirir un billete.

Ahora bien, el art. 52.2 LEC no es aplicable cuando quien reclama es una entidad de gestión de cobros o aquella a la que el pasajero le ha cedido sus derechos de cobro siendo de



aplicación el art. 51.1 LEC, tal como concluyó recientemente el auto del TS de 12 de marzo de 2019, con cita a s vez del auto de Pleno de esa misma sala 1ª de 30 de mayo de 2018. Según la citada resolución:

*"[...]debe aplicarse el fuero general de las personas jurídicas del art. 51.1 LEC , conforme al cual Air Europa S.A. podrá ser demandada o en su domicilio social o 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 tenga establecimiento abierto al público o representante autorizado para actuar en nombre de la entidad.*

*El domicilio social de la demandada está en Lluçmajor (Mallorca), por lo que podría ser demandada ante los juzgados de lo mercantil de Palma de Mallorca. Pero también podría demandarse en otro lugar en que Air Europa tuviera establecimiento abierto al público si la relación jurídica hubiera nacido allí o debiera surtir sus efectos. Esta doble conexión, lugar donde nace o ha de surtir efectos la relación jurídica y que, además, en ese lugar tenga la entidad establecimiento abierto al público o representante autorizado para actuar en su nombre, viene exigida por el art. 51.1 LEC , por lo que tienen que concurrir los dos datos ( autos de esta Sala de 12 de julio de 2017 [conflicto 104/2017 ] y 14 de febrero de 2018 [conflicto 203/2017 ]), sin que pueda determinarse el fuero por el mero hecho de existir una sucursal abierta cuando no haya vinculación alguna con la relación jurídica.*

*También podría aplicarse el criterio de la STJUE de 9 de julio de 2009 (C-204-08 ), del que nos hicimos eco en el auto de 12 de julio de 2017 (conflicto nº 104/2017 ), conforme al cual, a tenor del Reglamento (CE) 261/2004, de 11 de febrero, la demanda de compensación por retraso aéreo puede presentarse ante el juzgado del lugar de partida o del lugar de llegada del avión, lo que haría posible su presentación en Madrid (aeropuerto de origen).*

*A su vez, en el supuesto de que los pasajes de avión se hubieran comprado por vía telemática en el domicilio de los viajeros (lo que no consta en las actuaciones) y se entendiera que la relación jurídica había nacido en Logroño, no consta que en esta ciudad tenga la compañía aérea establecimiento abierto al público, por lo que seguiría faltando uno de los dos elementos a los que se refiere el art. 51.1 LEC .*

*Por último, la relación jurídica (el contrato de transporte aéreo) no nació en Valencia, ni debía surtir efecto en dicha ciudad, puesto que los pasajes no fueron adquiridos en Valencia y el vuelo iba de Madrid a Cancún (México), por lo que, en principio, el juzgado al que se dirigió la demanda no sería competente territorialmente. Pero ello no autorizaba al juzgado de Valencia para inhibirse a favor del juzgado de Logroño, puesto que, como acabamos de decir, dicho fuero no era adecuado, al serlo, de manera electiva, o Palma de Mallorca o Madrid".*

*TERCERO.- De acuerdo con lo expuesto procede resolver el presente conflicto de competencia suscitado entre los dos juzgados de lo mercantil, de acuerdo con el informe del Ministerio Fiscal, declarando la competencia del juzgado de A Coruña, tratándose de reclamación por retraso en el vuelo con salida en Dusseldorf -Alemania- y destino en Santiago de Compostela -A Coruña-, lugar de destino del vuelo, donde ha de producir efectos la relación jurídica, sin que se aprecie conexión alguna con Valencia que pudiera*



*determinar la competencia de los juzgados de esta ciudad, de acuerdo con lo anteriormente expuesto.*

Es decir, cuando quien reclama son compañías a quienes los pasajeros les han cedido sus derechos de crédito, tales compañías sólo podrían elegir como fuero territorial bien el lugar donde la demandada tiene su domicilio social o bien, donde despliegue efectos la relación jurídica, siempre que la demandada tenga en ese lugar un establecimiento abierto al público, entendiéndose por tal, inclusive, los mostradores de facturación de los aeropuertos siempre que en ellos se pueda efectuar la compra de billetes.

#### **CUARTO. Aplicación al caso concreto**

La demanda que ha dado origen a las presentes actuaciones se fundamenta en una acción de reclamación de cantidad interpuesta por un pasajero residente en Getxo contra la compañía LUFTHANSA, por las incidencias surgidas durante el vuelo Bilbao-Génova, con escala en Múnich 28 de julio de 2019, al amparo del reglamento comunitario 261/2004. Entre los fueros electivos, el actor ha escogido uno de ellos, el del domicilio social de la compañía aérea, el cual se encuentra sito en Madrid. En consecuencia, resultamos plenamente competentes los juzgados de lo mercantil de Madrid para su enjuiciamiento y concretamente, de este juzgado mercantil nº 13.

Vistos los preceptos indicados y demás de general y pertinente aplicación,

#### **PARTE DISPOSITIVA**

Acuerdo ratificar la competencia internacional y territorial de los Juzgados Mercantiles de Madrid para conocer del presente procedimiento y en especial, de este juzgado mercantil 13 por normas de reparto.

Continúen las actuaciones por sus trámites ordinarios.

Notifíquese la presente resolución a las partes haciéndoles saber que la misma no es firme y el modo de impugnación.

**Modo de impugnación:** Contra esta resolución cabe interponer RECURSO DE REPOSICIÓN en el plazo de cinco días a contar desde el siguiente a su notificación. La interposición del citado recurso no tendrá efecto suspensivo alguno (art. 66.2 LEC)

Para la impugnación de esta resolución será necesaria la constitución de un depósito de 25 euros, sin cuyo requisito no será admitida a trámite.

Así lo acuerda, manda y firma. Doy fe

La Juez/Magistrado-Juez

La Letrado/a de la Admón. de Justicia





La difusión del texto de esta resolución a partes no interesadas en el proceso en el que ha sido dictada sólo podrá llevarse a cabo previa disociación de los datos de carácter personal que los mismos contuvieran y con pleno respeto al derecho a la intimidad, a los derechos de las personas que requieran un especial deber de tutela o a la garantía del anonimato de las víctimas o perjudicados, cuando proceda.

Los datos personales incluidos en esta resolución no podrán ser cedidos, ni comunicados con fines contrarios a las leyes.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en [www.madrid.org/cove](http://www.madrid.org/cove) mediante el siguiente código seguro de verificación:





Este documento es una copia auténtica del documento Auto res.falta jurisdicción declara competente firmado electrónicamente por