



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Novena)

de 3 de febrero de 2022*

«Procedimiento prejudicial — Cooperación judicial en materia civil — Competencia judicial y ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil — Reglamento (UE) n.º 1215/2012 — Artículo 7, punto 1, letra b), segundo guion — Competencia especial en materia contractual — Concepto de lugar de cumplimiento de la obligación que sirva de base a la demanda — Contrato de prestación de servicios — Transporte aéreo — Vuelo caracterizado por una única reserva confirmada y realizado en varios trayectos por dos transportistas aéreos distintos — Reglamento (CE) n.º 261/2004 — 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 — Artículo 7 — Derecho a compensación — Retraso en el primer trayecto — Demanda de compensación dirigida contra el transportista aéreo encargado del primer trayecto ante el órgano jurisdiccional del lugar de llegada de este»

En el asunto C-20/21,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Fráncfort del Meno, Alemania), mediante resolución de 26 de noviembre de 2020, recibida en el Tribunal de Justicia el 13 de enero de 2021, en el procedimiento entre

JW,

HD,

XS

y

LOT Polish Airlines,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Novena),

integrado por el Sr. S. Rodin, Presidente de Sala, el Sr. J.-C. Bonichot y la Sra. O. Spineanu-Matei (Ponente), Jueces;

Abogada General: Sra. L. Medina;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

* Lengua de procedimiento: alemán.

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de XS, HD, JW, por el Sr. J.-C. Woicke, Rechtsanwalt;
- en nombre de LOT Polish Airlines, por la Sra. C. Hess, Rechtsanwältin;
- en nombre de la Comisión Europea, por la Sra. M. Heller y el Sr. S. Noë, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oída la Abogada General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 7, punto 1, letra b), segundo guion, 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 (DO 2012, L 351, p. 1).
- 2 Dicha petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre tres pasajeros, JW, HD y XS, y la compañía aérea LOT Polish Airlines, en relación con el abono de una compensación por el retraso de un vuelo.

Marco jurídico

Reglamento n.º 1215/2012

- 3 Los considerandos 15 y 16 del Reglamento n.º 1215/2012 enuncian:
 - «(15) Las normas de competencia judicial deben presentar un alto grado de previsibilidad y deben fundamentarse en el principio de que la competencia judicial se basa generalmente en el domicilio del demandado. La competencia judicial debe regirse siempre por este principio, excepto en algunos casos muy concretos en los que el objeto del litigio o la autonomía de las partes justifique otro criterio de conexión. Respecto de las personas jurídicas, debe definirse el domicilio de manera autónoma para incrementar la transparencia de las normas comunes y evitar los conflictos de jurisdicción.
 - (16) El foro del domicilio del demandado debe completarse con otros foros alternativos a causa de la estrecha conexión existente entre el órgano jurisdiccional y el litigio o para facilitar una buena administración de justicia. La existencia de una estrecha conexión debe garantizar la seguridad jurídica y evitar la posibilidad de que una persona sea demandada ante un órgano jurisdiccional de un Estado miembro que no hubiera podido prever razonablemente [...]».

- 4 En la sección 1 del capítulo II de dicho Reglamento, titulada «Disposiciones generales», el artículo 4, apartado 1, está redactado en los siguientes términos:

«Salvo lo dispuesto en el presente Reglamento, las personas domiciliadas en un Estado miembro estarán sometidas, sea cual sea su nacionalidad, a los órganos jurisdiccionales de dicho Estado.»

- 5 El artículo 7 del Reglamento, perteneciente a la sección 2 del capítulo II, rubricada «Competencias especiales», dispone:

«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;
- b) a efectos de la presente disposición, y salvo pacto en contrario, dicho lugar será:
 - cuando se trate de una compraventa de mercaderías, el lugar del Estado miembro en el que, según el contrato, hayan sido o deban ser entregadas las mercaderías,
 - cuando se trate de una prestación de servicios, el lugar del Estado miembro en el que, según el contrato, hayan sido o deban ser prestados los servicios;

[...]

[...]».

Reglamento (CE) n.º 261/2004

- 6 El 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 (DO 2004, L 46, p. 1), titulado «Derecho a compensación», establece en su apartado 1:

«Cuando se haga referencia al presente artículo, los pasajeros recibirán una compensación por valor de:

- a) 250 euros para vuelos de hasta 1 500 kilómetros;
- b) 400 euros para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1 500 kilómetros y para todos los demás vuelos de entre 1 500 y 3 500 kilómetros;
- c) 600 euros para todos los vuelos no comprendidos en a) o b).

La distancia se determinará tomando como base el último destino al que el pasajero llegará con retraso en relación con la hora prevista debido a la denegación de embarque o a la cancelación.»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

- 7 Los demandantes en el litigio principal efectuaron una única reserva con la compañía aérea Lufthansa AG para un vuelo, previsto el 27 de abril de 2019, desde Varsovia (Polonia) a Malé (Maldivas) con un transbordo en Fráncfort del Meno (Alemania).
- 8 El primer trayecto de este vuelo, que conectaba Varsovia con Fráncfort del Meno, fue operado por LOT Polish Airlines. Como consecuencia de una demora en el despegue, los demandantes aterrizaron en Fráncfort del Meno con retraso y perdieron su vuelo de conexión a Malé, operado por Lufthansa. Llegaron a su destino final, Malé, con un retraso de más de 4 horas.
- 9 Con arreglo al Reglamento n.º 261/2004, los demandantes en el litigio principal solicitaron al Amtsgericht Frankfurt (Tribunal de lo Civil y Penal de Fráncfort del Meno, Alemania) que condenara a LOT Polish Airlines al pago de una compensación por importe de 600 euros a cada uno de ellos, por ser la distancia entre Varsovia y Malé superior a 3 500 kilómetros, y al reembolso de los honorarios de sus abogados.
- 10 Mediante sentencia de 29 de abril de 2020, dicho órgano jurisdiccional declaró la inadmisibilidad de la demanda, basándose en que, habida cuenta de las disposiciones del Reglamento n.º 1215/2012, tal como las interpreta el Tribunal de Justicia, no era competente para conocer del litigio, dado que ni el lugar de salida ni el de llegada del vuelo, previstos en el contrato de transporte en cuestión, estaban situados en su demarcación judicial.
- 11 Los demandantes en el litigio principal interpusieron recurso de apelación contra dicha sentencia ante el órgano jurisdiccional remitente, el Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Fráncfort del Meno, Alemania). Según ellos, el órgano jurisdiccional de primera instancia puede fundamentar su competencia internacional en el artículo 7, punto 1, letra b), del Reglamento n.º 1215/2012. En su opinión, el hecho de que Varsovia y Malé constituyan lugares de cumplimiento de la obligación derivada de dicho contrato de transporte no impide que puedan existir otros lugares que puedan considerarse lugares de cumplimiento de la obligación, en el sentido de dicha disposición.
- 12 El órgano jurisdiccional remitente entiende que el Amtsgericht Frankfurt (Tribunal de lo Civil y Penal de Fráncfort del Meno) solo tendría competencia internacional para resolver el litigio del que conoce, con arreglo al artículo 7, punto 1, letra b), del Reglamento n.º 1215/2012, si el lugar de llegada del primer trayecto del vuelo de que se trata, a saber, Fráncfort del Meno, pudiera considerarse lugar de cumplimiento de la obligación derivada del contrato de transporte en cuestión.
- 13 En estas circunstancias, el Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Fráncfort del Meno) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Debe interpretarse el artículo 7, punto 1, letra b), del Reglamento [n.º 1215/2012] en el sentido de que, cuando se trate de un vuelo caracterizado por una única reserva confirmada para el conjunto del itinerario y dividido en dos o más trayectos, puede entenderse como lugar de cumplimiento, en el sentido de dicha disposición, también el lugar de llegada del primer trayecto si el transporte en esos trayectos se realiza por dos transportistas aéreos distintos y si la demanda

de compensación, presentada con base en el Reglamento [n.º 261/2004], tiene su origen en el retraso del primer trayecto y está dirigida contra el transportista aéreo encargado de realizar el primer trayecto?»

Sobre la cuestión prejudicial

- 14 Mediante su cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 7, punto 1, letra b), segundo guion, del Reglamento 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 puede considerarse lugar de cumplimiento, en el sentido de dicha disposición, cuando una demanda de compensación, presentada con base en el Reglamento n.º 261/2004, tiene su 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.
- 15 Con carácter preliminar, procede precisar que la acción ejercitada en el litigio principal está comprendida en el concepto de «materia contractual», en el sentido del artículo 7, punto 1, letra a), del Reglamento n.º 1215/2012. En efecto, por lo que respecta a la interpretación del artículo 5, punto 1, letra a), del Reglamento (CE) n.º 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (DO 2001, L 12, p. 1), que es igualmente válida para la interpretación de las disposiciones equivalentes que figuran en el artículo 7, punto 1, letra a), del Reglamento n.º 1215/2012, el Tribunal de Justicia ha declarado que el concepto de «materia contractual» incluye la acción de compensación de los pasajeros aéreos por gran retraso de un vuelo de conexión, ejercitada, sobre la base del Reglamento n.º 261/2004, contra un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que no es quien contrata con el pasajero afectado (sentencia de 7 de marzo de 2018, *flightright* y otros, C-274/16, C-447/16 y C-448/16, EU:C:2018:160, apartado 65), como es el caso, en el presente asunto, de LOT Polish Airlines.
- 16 A tenor del artículo 7, punto 1, letra a), del Reglamento n.º 1215/2012, en materia contractual, una persona domiciliada en un Estado miembro podrá ser demandada en otro Estado miembro ante el órgano jurisdiccional del lugar de cumplimiento de la obligación que sirva de base a la demanda. A efectos de la presente disposición, el artículo 7, punto 1, letra b), segundo guion, de dicho Reglamento precisa que, salvo pacto en contrario, por lo que respecta a la prestación de servicios dicho lugar será el lugar del Estado miembro en el que, según el contrato, hayan sido o deban ser prestados los servicios.
- 17 De la jurisprudencia del Tribunal de Justicia se desprende que, en caso de pluralidad de lugares de prestación de servicios en diferentes Estados miembros, procede entender, en principio, por lugar de cumplimiento el lugar que garantiza el vínculo de conexión más estrecho entre el contrato en cuestión y el órgano jurisdiccional competente, encontrándose este vínculo de conexión más estrecho, por regla general, en el lugar de la prestación principal de los servicios. Este lugar debe deducirse, en la medida de lo posible, de las cláusulas del propio contrato (sentencia de 7 de marzo de 2018, *flightright* y otros, C-274/16, C-447/16 y C-448/16, EU:C:2018:160, apartado 67 y jurisprudencia citada).

- 18 A este respecto, en relación con un vuelo directo efectuado entre dos Estados miembros por la compañía aérea que contrata con el pasajero afectado, el Tribunal de Justicia ha declarado que el lugar de salida y el lugar de llegada del avión son los lugares de prestación principal de los servicios que son objeto de un contrato de transporte aéreo, de modo que el órgano jurisdiccional competente, en virtud del artículo 7, punto 1, letra b), segundo guion, del Reglamento n.º 1215/2012, para conocer de una demanda de compensación basada en dicho contrato de transporte y en el Reglamento n.º 261/2004 es, a elección del demandante, aquel en cuya demarcación se halle el lugar de salida o el lugar de llegada del avión, tal como dichos lugares estén previstos en el contrato (véase, en este sentido, la sentencia de 9 de julio de 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, apartados 43 y 47).
- 19 En línea con esta jurisprudencia, cuando se trate de un vuelo con conexión directa, caracterizado por una única reserva, confirmada para el conjunto del itinerario y dividido en varios trayectos en los que el transporte se realiza por dos transportistas aéreos diferentes, el Tribunal de Justicia también ha declarado que puede entenderse como lugar de cumplimiento, en el sentido de dicha disposición, tanto el lugar de salida del primer trayecto (auto de 13 de febrero de 2020, flightright, C-606/19, EU:C:2020:101, apartado 36) como el lugar de llegada del último trayecto (sentencia de 7 de marzo de 2018, flightright y otros, C-274/16, C-447/16 y C-448/16, EU:C:2018:160, apartado 73), y ello con independencia de que la demanda de compensación presentada en virtud del Reglamento n.º 261/2004 se dirija contra el transportista aéreo encargado de efectuar el trayecto de que se trata o contra quien contrata con el pasajero, que no es dicho transportista.
- 20 En el presente asunto, de la resolución de remisión se desprende que la demanda de compensación se interpuso únicamente debido a la demora en el despegue del lugar de salida del primer trayecto del vuelo objeto del contrato de transporte aéreo controvertido en el litigio principal. Este lugar corresponde a uno de los lugares de prestación principal de los servicios que son objeto de ese contrato y presenta, por tanto, el estrecho vínculo de conexión exigido por las reglas de competencia especial establecidas en el artículo 7, punto 1, del Reglamento n.º 1215/2012, entre dicho contrato y el órgano jurisdiccional en cuya circunscripción se encuentra dicho lugar.
- 21 No obstante, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta si el lugar de aterrizaje de este primer trayecto puede justificar su competencia con arreglo al artículo 7, punto 1, letra b), segundo guion, del Reglamento n.º 1215/2012.
- 22 A este respecto, procede observar que, como se ha recordado en el apartado 17 de la presente sentencia, en caso de pluralidad de lugares de prestación de servicios en distintos Estados miembros, el lugar que garantiza la vinculación más estrecha entre el contrato de que se trate y el órgano jurisdiccional competente es, en particular, aquel en el que, en virtud del contrato, deba efectuarse la principal prestación de servicios (véase, en este sentido, la sentencia de 9 de julio de 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, apartado 38).
- 23 De esta jurisprudencia y, especialmente, del uso del término «en particular», se desprende que los lugares de prestación principal de los servicios, identificados como el lugar de salida inicial y de destino final de un vuelo, son solo un ejemplo no exhaustivo de los lugares en los que podría materializarse tal vinculación. En efecto, 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, a saber, los tribunales del lugar en que se produce la escala, para conocer de una demanda de compensación interpuesta con base en el Reglamento n.º 261/2004.

- 24 En el presente asunto, el órgano jurisdiccional remitente no indica los elementos del contrato que podrían justificar, para la sustanciación adecuada del proceso, la existencia de un vínculo suficiente de proximidad entre los hechos del litigio principal y su competencia. A falta de tales indicaciones, el lugar de ejecución del vuelo puede ser, por tanto, el lugar de salida del primer trayecto, en cuanto es uno de los lugares de prestación principal de los servicios objeto del contrato de transporte aéreo controvertido en el litigio principal.
- 25 Esta conclusión se ajusta a los objetivos de proximidad y de buena administración de justicia, mencionados en el considerando 16 del Reglamento n.º 1215/2012, puesto que el Tribunal de Justicia ya ha declarado que, en el caso de un vuelo con escala caracterizado por una única reserva, confirmada para el conjunto del itinerario, y que incluye varios trayectos, el lugar de salida del primer trayecto determina la conexión estrecha que pretenden establecer las reglas de competencia especial, establecidas en el artículo 7, punto 1, del Reglamento n.º 1215/2012, entre el contrato de transporte aéreo y el órgano jurisdiccional competente (véase, en este sentido, el auto de 13 de febrero de 2020, *flightright*, C-606/19, EU:C:2020:101, apartado 31).
- 26 Asimismo, dicha conclusión es conforme con el principio de previsibilidad de las normas de determinación de la competencia previstas en el Reglamento n.º 1215/2012, ya que permite tanto al demandante como al demandado identificar los órganos jurisdiccionales del lugar de salida del primer trayecto, tal como figura en el contrato de transporte aéreo, como jurisdicciones que pueden conocer de una demanda de compensación presentada con arreglo al Reglamento n.º 261/2004.
- 27 Habida cuenta de todas las consideraciones anteriores, procede responder a la cuestión planteada que el artículo 7, punto 1, letra b), segundo guion, del Reglamento 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 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.

Costas

- 28 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a este resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Novena) declara:

El artículo 7, punto 1, letra b), segundo guion, 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, 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 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, 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.

Firmas