

Asunto C-386/21

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

24 de junio de 2021

Órgano jurisdiccional remitente:

Cour d'appel de Mons (Tribunal de Apelación de Mons, Bélgica)

Fecha de la resolución de remisión:

10 de mayo de 2021

Parte recurrente:

Ryanair DAC, anteriormente denominada Ryanair Ltd

Parte recurrida:

Happy Flights Srl

EN EL LITIGIO ENTRE:

La sociedad de Derecho irlandés RYANAIR DAC, con domicilio social en Irlanda, DUBLÍN, Airside Business Park, Swords 0, Dublin Airport [omissis] [Identificación de Ryanair DAC]

recurrente en el litigio principal, recurrida en la adhesión a la apelación,

[omissis] **Identificación de los abogados de Ryanair DAC** [omissis] **Y:**

La SPRL (actualmente SRL) HAPPY FLIGHTS [omissis], con domicilio social en 9920 LOVENDEGEM, [Bélgica,] Bredestraat Kouter, 69,

recurrida en el litigio principal, recurrente en la adhesión a la apelación,

[*omissis*] [Identificación de los abogados de la SRL Happy Flights] [*omissis*]
 [Consideraciones relativas al procedimiento]. [*omissis*]

I. Hechos y antecedentes del litigio

1. En el presente litigio, la SRL HAPPY FLIGHTS (en lo sucesivo, HF), sociedad de Derecho belga, especializada en la gestión de cobros, a la que determinados pasajeros aéreos han cedido sus derechos, se enfrenta a la compañía aérea RYANAIR DAC (en lo sucesivo, RY), sociedad de Derecho irlandés, a la que HF reclama las compensaciones adeudadas a los pasajeros sobre la base 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 (en lo sucesivo, Reglamento n.º 261/2004).
2. El presente asunto tiene por objeto la anulación del vuelo FR6351 entre Sofía (SOF) y Charleroi (CRL) el 17 de septiembre de 2017, cuyos pasajeros afectados eran los siguientes: [*omissis*]. [Identificación de los pasajeros afectados]
3. HF requirió a RY el pago de 7 229,75 euros en concepto de compensación y reembolso de los billetes mediante correo electrónico de 18 de septiembre de 2017. RY acusó recibo de dicho requerimiento pero se negó a pagar a HF.
4. Mediante escrito de 2 de enero de 2018, HF demandó a RY ante el tribunal de l'entreprise du Hainaut (Division Charleroi) (Tribunal de Empresas de Hainaut — División Charleroi) para que le pagara el importe de 7 229,75 euros, más los intereses de demora y judiciales devengados a partir del 18 de septiembre de 2017 y hasta la fecha de pago.
5. Mediante escrito de contestación, RY impugnó la competencia de los tribunales belgas y presentó una demanda reconventional reclamando el pago de una indemnización por daños y perjuicios de 5 000 euros por abuso de procedimiento.
6. [*omissis*] [Consideraciones relativas al procedimiento]
7. En la sentencia dictada en procedimiento contradictorio el 21 de junio de 2019 se declaró admisible y fundada la demanda de HF, se condenó a RY a abonar a HF el importe de 7 229,75 euros, más los intereses de demora y judiciales devengados a partir del 18 de septiembre de 2017 y hasta la fecha de pago, se tuvo por presentada la demanda reconventional, considerándola infundada y desestimándola, se condenó en costas a RY; [*omissis*] [condena sobre las costas] y se declaró que la sentencia era ejecutable con carácter provisional, sin perjuicio de eventuales recursos.

8. RY interpuesto recurso contra dicha sentencia mediante escrito de 26 de julio 2019.
9. HF se adhirió al recurso en relación con las costas, adhesión que RY considera inadmisibile.

II. Admisibilidad del recurso principal

10. [omissis] [Consideraciones relativas a la admisibilidad del recurso interpuesto por RY. El órgano jurisdiccional remitente considera admisible el recurso].

III. Motivos invocados

21. Mediante su primer motivo, RY alega que la demanda inicial de HF es inadmisibile por falta de legitimación o de interés en ejercitar la acción de cobro de las compensaciones adeudadas sobre la base del Reglamento n.º 261/2004 habida cuenta de que HF, que no es ni un consumidor ni un pasajero, no es titular de ningún derecho de crédito, al no existir un contrato de cesión de crédito válido con arreglo al Derecho irlandés. Los motivos segundo y tercero versan sobre la falta de competencia de los órganos jurisdiccionales belgas para conocer del litigio. Los motivos cuarto y quinto se refieren a la aplicación de sus condiciones generales que exigen que el pasajero presente una reclamación previa y que prohíben la cesión de los créditos.
22. Sin embargo, antes de examinar la admisibilidad y el carácter fundado de una demanda, el juez debe verificar primero su competencia para conocer de ella. Por consiguiente, la cour debe comprobar, en primer lugar, su competencia internacional.

IV. Competencia de los tribunales belgas

A. Sobre la cláusula de atribución de competencia

23. RY invoca su cláusula de elección de foro, que figura en el artículo 2.4 de sus condiciones generales de transporte, según el cual: *Salvo disposición en sentido contrario en el Convenio o en la legislación aplicable, el contrato de transporte que ha celebrado con nosotros, las presentes condiciones generales y los Reglamentos se rigen por el Derecho irlandés y toda controversia que se derive o resulte de este contrato se someterá a la consideración de los tribunales irlandeses.*
24. Al tratarse de un litigio entre una sociedad de Derecho belga y una sociedad de Derecho irlandés, el marco jurídico aplicable es el 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 (en lo sucesivo, Reglamento n.º 1215/2012).
25. El Tribunal de Justicia de la Unión Europea se ha pronunciado recientemente sobre una cuestión prejudicial relativa a la interpretación del artículo 25, apartado 1, de dicho Reglamento en un asunto que tenía por objeto la aplicación de una cláusula de elección de foro recogida en un contrato de transporte frente a una agencia de gestión de cobro a la que el pasajero había cedido su derecho a reclamar sobre la base del Reglamento n.º 261/2004 (sentencia de 18 de noviembre de 2020, DELAYFIX, C-519/19).
26. En ese asunto, un pasajero había cedido a una agencia de gestión de cobro, DELAYFIX, sociedad polaca, el derecho a reclamar una compensación sobre la base del Reglamento n.º 261/2004 por la anulación de un vuelo entre Milán y Varsovia operado por RY. El contrato entre el pasajero y RY recogía una cláusula de elección de foro a favor de los tribunales irlandeses.
27. En el marco de la demanda sobre el fondo presentada por DELAYFIX ante un tribunal de Varsovia, RY opuso a la agencia de gestión de cobro su cláusula de elección de foro. El tribunal de Varsovia rechazó la excepción de incompetencia propuesta por RY. RY interpuso recurso contra dicha resolución ante el Tribunal Regional de Varsovia que decidió plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea la siguiente cuestión prejudicial:
- «¿Deben interpretarse los artículos 2, letra b), 3, apartados 1 y 2, y 6, apartado 1, de la [Directiva 93/13], así como el artículo 25 del Reglamento [n.º 1215/2012], en el contexto del examen de la validez de un acuerdo atributivo de competencia, en el sentido de que también podrá invocar la falta de negociación individual de las cláusulas del contrato y el carácter abusivo de las cláusulas contractuales resultantes de un acuerdo atributivo de competencia el cesionario final de un crédito cedido por un consumidor, cesionario que sin embargo no ostenta en sí mismo la condición de consumidor?»;*
28. En esa sentencia, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, antes de responder a la cuestión prejudicial que se le había planteado, decidió determinar las condiciones en las que una cláusula atributiva de competencia puede vincular a la agencia de gestión de cobro a la que el pasajero ha cedido su crédito.
29. El Tribunal de Justicia consideró que una cláusula atributiva de competencia incluida en un contrato solo puede producir efectos entre las partes que acordaron celebrar ese contrato (apartado 42) y que el cesionario (la agencia de gestión de cobro) no es parte del contrato de transporte en el que figura

esa cláusula sino un tercero al contrato (apartado 43). Dedujo de ello que una cláusula atributiva de competencia no puede, en principio, ser invocada por la compañía aérea frente a una agencia de gestión de cobro a la que el pasajero ha cedido su crédito (artículo 46), salvo cuando, conforme al Derecho nacional aplicable al fondo, el tercero hubiera sucedido a la parte contratante inicial en todos sus derechos y obligaciones (apartado 47). En caso contrario, la agencia de gestión de cobro no está vinculada por la cláusula de elección de foro.

30. Según el fallo de dicha sentencia, el artículo 25 del Reglamento n.º 1215/2012 debe interpretarse en el sentido de que, para impugnar la competencia de un órgano jurisdiccional para conocer de una demanda de compensación presentada sobre la base del Reglamento n.º 261/2004 contra una compañía aérea, ***esta no puede oponer una cláusula atributiva de competencia incluida en un contrato de transporte entre un pasajero y esa compañía aérea a una agencia de gestión de cobro a la que el pasajero ha cedido su crédito, a menos que, según la legislación del Estado cuyos órganos jurisdiccionales son designados en esa cláusula, esa agencia de gestión de cobro se haya subrogado en la posición del contratante inicial en todos sus derechos y obligaciones, extremo que corresponde verificar al órgano jurisdiccional remitente.***
31. En el presente asunto, la cour tiene la intención de ajustarse a la jurisprudencia derivada de dicha sentencia de manera que, para determinar su competencia internacional, debe comprobar si, a la luz del Derecho irlandés —dado que la cláusula controvertida atribuye la competencia a los órganos jurisdiccionales irlandeses—, HF se ha subrogado en la posición de los pasajeros en todos sus derechos y obligaciones.
32. Sin embargo, la competencia debe apreciarse con independencia del fondo del asunto, con ayuda de los elementos que figuran en la demanda (véase M. DESCAMPS, Compétence internationale et loi applicable en matière d'obligations contractuelles et non contractuelles, en X. Obligations, Traité théorique et pratique, VII, 1.1.11 y sentencia TJUE EFFER 4/3/1982), al cabo de un examen *prima facie*, sin perjuicio del fondo del asunto.
33. En la demanda, HF expone que se dedica al cobro de compensaciones adeudadas sobre la base del Reglamento n.º 261/2004 y que los pasajeros le *«han cedido sus pretensiones basadas en el Reglamento de pasajeros con arreglo al artículo 1689 y ss. del Código Civil»*. Al formular sus pretensiones se limita a aducir que la cesión del crédito que invoca se rige en exclusiva por el Derecho belga, ley elegida por las partes en el marco del contrato de cesión de crédito celebrado entre los pasajeros y HF.
34. Por consiguiente, no demuestra en ningún momento la validez y oponibilidad de la cesión del crédito a la luz del Derecho irlandés ni, por lo tanto, su alcance con arreglo al Derecho irlandés, de manera que no acredita

haberse subrogado en la posición de los pasajeros en todos sus derechos y obligaciones conforme a la legislación irlandesa.

35. Según RY, el Derecho irlandés no permite la cesión de un derecho de reclamación («*assignment of bare legal right*») a una entidad que no tiene más vínculo con la reclamación que realiza que el que ha creado en virtud de dicha cesión del derecho de reclamación, contraria al orden público irlandés, de modo que la cesión a favor de HF no es válida.
36. Lo acredita aportando un dictamen de Su Señoría Donal John O'Donnell, magistrado de la Supreme Court (Tribunal Supremo) de Irlanda, la reciente sentencia de 31 de julio de 2018 de la Supreme Court de Irlanda dictada en el asunto SPV Osus Ltd —v— HSBC Institutional Trust Services (Ireland) Ltd, y un artículo de la doctrina irlandesa relativo a dicha sentencia (documentos 25 y 26 de sus escritos procesales).
37. De ello se deduce que la cláusula de atribución de competencia no puede oponerse a HF, tercero al contrato de transporte, que no ha aceptado dicha cláusula y no puede invocar una cesión de crédito plena a la luz del Derecho irlandés.
38. Por consiguiente, resulta inútil examinar la validez y, en su caso, el carácter abusivo de la cláusula de atribución de competencia, que no vincula a HF.

B. Sobre la aplicación del Reglamento n.º 1215/2012

39. Al no aplicarse la cláusula de atribución de competencia, es preciso determinar qué jurisdicción tiene competencia internacional para conocer de una acción de indemnización basada en el Reglamento n.º 261/2004 ejercitada por una agencia de gestión de cobro de Derecho belga contra una compañía aérea irlandesa en virtud del Reglamento n.º 1215/2012.
40. De conformidad con el artículo 4 de dicho Reglamento, en principio son competentes los órganos jurisdiccionales del Estado miembro en cuyo territorio esté domiciliado el demandado, en este caso, los órganos jurisdiccionales irlandeses, a menos que exista una competencia especial.
41. Es preciso destacar que HF, tercero al contrato, no es ni un pasajero, ni un consumidor, ni una asociación de consumidores, sino una empresa, en el sentido del artículo I, apartado 1, número 1, del Code de droit économique (Código Mercantil), de manera que, en principio, no puede invocar las normas imperativas en materia de competencia internacional destinadas a proteger a los consumidores y a permitirles iniciar un procedimiento judicial en el Estado de su domicilio, en virtud del artículo 17 del Reglamento n.º 1215/2012, que, con carácter subsidiario, no se aplica a los contratos de transporte distintos de aquellos que, por un precio global, ofrecen una combinación de viaje y alojamiento.

42. La *ratio legis* de este artículo es fundamentalmente evitar que, ante el coste y las dificultades que suponen un procedimiento que se desarrolla en un Estado distinto del suyo, el consumidor se vea privado del acceso a la justicia, riesgo que no existe cuando el procedimiento es incoado por una empresa en el marco de su actividad económica de alcance internacional.
43. HF invoca, no obstante, la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 9 de julio de 2009 dictada en el asunto REHDER (C-204/08) según la cual el artículo 5, punto 1, letra b), segundo guion, del Reglamento (CE) n.º 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, (actualmente sustituido por el artículo 7, punto 1, del Reglamento n.º 1215/2012), debe interpretarse en el sentido de que, en caso de transporte aéreo de personas desde un Estado miembro con destino a otro Estado miembro, llevado a cabo en ejecución de un contrato celebrado con una única compañía aérea que es el transportista efectivo, el tribunal competente 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.
44. En efecto, el Tribunal de Justicia consideró que, en caso de pluralidad de lugares de prestación de servicios en distintos Estados miembros, debe determinarse qué lugar garantiza la vinculación más estrecha entre el contrato de que se trate y el órgano jurisdiccional competente, en particular aquel en el que, en virtud del contrato, deba efectuarse la principal prestación de servicios (apartado 38). Estimó que los únicos lugares que presentan un vínculo directo con los servicios prestados en cumplimiento de las obligaciones derivadas del objeto de un contrato de transporte aéreo son los de partida y llegada del avión (apartado 41), dado que cada uno de estos dos lugares presenta un vínculo suficiente de proximidad con los elementos materiales del litigio y, por lo tanto, determina la conexión estrecha que pretenden establecer las reglas de competencia especial entre el contrato y el órgano jurisdiccional competente (apartado 44), y habida cuenta de que esta posibilidad cumple también la exigencia de previsibilidad y es conforme con el objetivo de seguridad jurídica, precisando que el demandante siempre tiene la posibilidad de recurrir ante el órgano jurisdiccional del domicilio del demandado (apartado 45).
45. HF deduce de ello que, en el presente asunto, los tribunales belgas tienen competencia internacional, dado que el lugar de salida o de llegada del vuelo controvertido era el aeropuerto de Charleroi (Hainaut — Bélgica).
46. Sin embargo, en el marco de la sentencia REHDER, antes citada, la acción había sido ejercitada por el propio pasajero aéreo, parte contratante directa y vinculado por el contrato de transporte aéreo, no por un tercero cesionario que no era parte del contrato.

47. RY expone que, si el cesionario es un tercero con respecto al contrato celebrado entre el pasajero y la compañía aérea, no está vinculado por el contrato de transporte entre el pasajero y la compañía aérea y por, consiguiente, tampoco por las cláusulas que contiene, sean éstas la cláusula de elección de foro o la relativa al lugar de salida o llegada convenidos entre el pasajero y la compañía aérea en el contrato de transporte.
48. Por consiguiente, RY sostiene que, al no estar vinculado por el lugar de ejecución del contrato de transporte celebrado entre la compañía aérea y el pasajero, el cesionario no puede fundamentarse en él para ejercitar su acción contra la compañía aérea, sino que debe demandarla ante los órganos jurisdiccionales del Estado en el que la demandada tiene su domicilio, en virtud de la regla general recogida en el artículo 4 del Reglamento n.º 1215/2012, a saber, en el presente asunto, ante los órganos jurisdiccionales irlandeses.
49. RY aduce que la sentencia dictada por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea el 7 de marzo de 2018, relativa, en particular a AIR NOSTRUM (asuntos acumulados C-274/16, C-447/16 y C-448/16) no pone en modo alguno en entredicho lo anterior dado que, en dicha sentencia, el Tribunal de Justicia no analizó en ningún momento la posibilidad de que un cesionario, ajeno al contrato de transporte, ejercitara una acción contra una compañía aérea sobre la base del lugar de ejecución del contrato de transporte.
50. En esa sentencia, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea se pronunció sobre el lugar de ejecución de las obligaciones contractuales derivadas de un contrato de transporte aéreo en caso de trayectos con vuelos de conexión operados por compañías aéreas distintas (lugar de llegada del segundo vuelo). El Tribunal de Justicia también analizó la cuestión de si el concepto de «materia contractual», con arreglo al artículo 7, punto 1, del Reglamento n.º 1215/2012, incluía la acción de compensación de los pasajeros aéreos, ejercida, sobre la base del Reglamento n.º 261/2004, contra un transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo que no es quien contrata con el pasajero afectado.
51. El Tribunal de Justicia respondió a esa cuestión en sentido afirmativo basándose, en particular, en el artículo 3, apartado 5, segunda frase del Reglamento n.º 261/2004 que precisa que, cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que no tenga contrato con el pasajero dé cumplimiento a obligaciones en virtud del citado Reglamento, se considerará que lo hace en nombre de la persona que tiene un contrato con el pasajero, naciendo las obligaciones del transportista tercero del contrato de transporte aéreo, de manera que, en las circunstancias de dicho litigio, la demanda de compensación por gran retraso de un vuelo realizado por el transportista aéreo encargado de efectuarlo, como AIR NOSTRUM, que no es quién contrata con los pasajeros afectados, debe considerarse presentada en

contratos de transporte aéreo celebrados entre dichos pasajeros y AIR BERLIN e IBERIA, respectivamente.

52. En el presente asunto, la situación es distinta, pues la demanda de compensación sí que se dirige contra el transportista aéreo que contrató con los pasajeros, pero la presenta una agencia de gestión de cobro, ajena al contrato de transporte aéreo, que invoca su condición de cesionario del crédito, pero que no demuestra haberse subrogado en la posición de los pasajeros cedentes en todos sus derechos y obligaciones.
53. Se suscita por lo tanto la cuestión de la aplicación e interpretación del artículo 7, punto 1, del Reglamento n.º 1215/2012.
54. Por consiguiente, procede plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea las cuestiones prejudiciales recogidas en la parte dispositiva de la presente resolución.

POR TODO LO EXPUESTO

La Cour,

[*omissis*] [Consideraciones relativas al procedimiento] [*omissis*] plantea al Tribunal de Justicia de la Unión Europea las siguientes cuestiones prejudiciales:

1. *¿Debe interpretarse el artículo 7, punto 1, letra a), 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, en el sentido de que el concepto de «materia contractual», que figura en dicha disposición, incluye una demanda de compensación presentada, sobre la base 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, por una agencia de gestión de cobro, ajena al contrato de transporte aéreo, que invoca su condición de cesionaria del crédito del pasajero, aun cuando dicha agencia no demuestra haberse subrogado en la posición del contratante inicial en todos sus derechos y obligaciones?*
2. *En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión prejudicial, ¿debe interpretarse el artículo 7, apartado 1, letras a) y b), 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, en el sentido de que el lugar de cumplimiento de la obligación que sirve de base a la demanda es el*

lugar de ejecución del contrato de transporte aéreo, es decir, el lugar de salida o de llegada del vuelo o, en su caso, otro lugar?

[*omissis*] [Suspensión del procedimiento]

[*omissis*] [Formula procesal final, firmas y fecha]

DOCUMENTO DE TRABAJO