

es garantizar a este una protección únicamente en los casos en que asuma obligaciones en virtud de un contrato, sino también impedir que... sea engañado cuando celebre un contrato con obligaciones a cargo únicamente de una de las partes. A través de promesas engañosas de premio se induce a error al consumidor y de ese modo se influye en su actuación económica». La AG aporta un ejemplo de menoscabo económico del consumidor a quien se hace creer que ha ganado un premio: «cuando... gaste la cantidad aparentemente ganada o, por la influencia del premio aparentemente obtenido, asuma la carga de decisiones económicas negativas». La celebración del contrato es el momento y la circunstancia necesaria que dota de verosimilitud y trascendencia (a efectos de que entre en juego el art. 15 Regl.) a las expectativas del consumidor, a las que no se reconocen tales cualidades hasta entonces. Cobra así una importancia especial determinar cuándo estamos ante un contrato.

4. Es el juez de remisión quien debe apreciar si concurren los elementos que enumera el TJCE para la existencia de un contrato (Cdo. 55 *Il Singer*). Creemos que, más allá de cada Derecho nacional, resultan de utilidad algunas pautas que el TJCE ha aportado en el pasado y, en particular, en el asunto *Engler* (Cdo. 53-56): envío de correo que designa nominalmente al consumidor como ganador de un premio; que tiene su origen en la exclusiva voluntad de su autor; que se realiza por los medios y al destinatario elegidos por el profesional; que genera en el consumidor la convicción de que se le dará el premio con sólo cubrir un bono; y que es aceptado expresamente por éste solicitando el premio aparentemente ganado. Aunque estos datos fueron tomados en consideración para interpretar el artículo 5.1 CBr., el propio TJCE expresa (Cdo. 56) que a partir del momento en que ha habido aceptación «el acto voluntario realizado por un profesional... debe considerarse como un acto que puede generar un compromiso que vincula a su autor *como en materia contractual*» (cursiva nuestra).

De este mismo as. C- 27/02 se desprende otro elemento importante: a efectos de apreciar la condición de contrato celebrado entre las partes lo que cuenta es la expresión de voluntad manifestada como oferta clara e inequívoca, suficiente para que un consumidor medio confíe en que se le ha hecho una oferta, independientemente de cuál sea la voluntad real (la intención) del profesional –cuestión que podrá ser discutida en juicio–; lo que cuenta es la voluntad transmitida y aparente. Esta opinión fue emitida por el AG Jacobs (conclusiones a Engler, núm. 47-49), y recogida por el TJCE en relación con el artículo 5.1 CBr.; no será compartida por quienes entienden que los artículos 13 CB/15 Regl. no amparan una discusión sobre la existencia misma del contrato (en España, por ejemplo, VIRGÓS SORIANO, M., GARCIMARTÍN ALFÉREZ, F.J., *Derecho procesal civil internacional*, 2.ª ed., núm. 5.30).

Marta REQUEJO ISIDRO

2009-22-Pr

COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL.–Reglamento 44/2001. Contrato de transporte aéreo.–Lugar de cumplimiento de la prestación.–Servicios plurilocalizados.

Preceptos aplicados: Artículos 5.1, punto 1, letra b), y 71, apdo. 1 del Reglamento n.º 44/2001; artículos 5, 7 y 12 del Reglamento (CE) n.º 261/2004.

El artículo 5, punto 1, letra b), segundo guión, 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, 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 (CE) n° 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° 295/91, 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.

[Sent. del TJCE (Sala Cuarta) de 9 de julio de 2009, Asunto C-204/08. *Peter Rehder c. Air Baltic Corporation*. Abogado General, Sr. M. Poiares Maduro]

F.: <http://curia.europa.eu>

Nota: 1. Los antecedentes de hecho que tienen su base en la cuestión prejudicial que se le plantea ante el TJCE parten de una demanda interpuesta por un pasajero exigiendo una compensación por la cancelación de un vuelo sobre la base del Reglamento (CE) n.º 261/2004, lo que obliga al tribunal comunitario a determinar que tribunal resulta competente conforme al artículo 5.1.b) del Rto. 44/2001 (Bruselas I), dado que la pretensión no entra dentro del ámbito material del Convenio de Montreal (Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional). A tales efectos, deben localizarse los servicios de transporte aéreo partiendo de diferentes posibilidades: en el aeropuerto de salida (como sostuvo el *Amtsgericht Erding*), en el lugar del domicilio de la compañía que realiza el vuelo (como sostuvo el *Oberlandesgericht* de Munich) o en el lugar que represente el vínculo más estrecho entre el litigio y el órgano jurisdiccional competente, lo que, a juicio del *Bundesgerichtshof*, obliga a plantear si resulta también aplicable a los contratos de transporte aéreo la localización del cumplimiento en el lugar de la prestación principal, determinada en función de criterios económicos. El TJCE pretende mantener en este asunto una fidelidad absoluta a la Sent. TJCE, Asunto C-386/05: *Color Drack*, de modo que, en aras a garantizar la concentración de la competencia judicial en el lugar de la prestación de los servicios, se establezca la competencia de los tribunales que tengan la vinculación más estrecha (la prestación de servicios principal medida en criterios económicos) cuando los servicios se realicen en diferentes Estados. Este criterio lleva, en el caso concreto, a considerar competentes tanto los tribunales del lugar de salida como de llegada del avión. De este modo, en *Peter Rehder* toma la solución dada en *Color Drack* sobre la entrega principal desde el punto de vista económico, la extrapola del contrato de compraventa de mercaderías al contrato de prestación de servicios y de la competencia territorial a la competencia judicial internacional. Con ello, se salva la coherencia formal del sistema, pero afloran nuevas cuestiones: al clásico problema de la calificación como acción contractual, se une ahora la cuestión de determinar cuándo nos encontramos ante un contrato de servicios; al problema de determinar cuál es la obligación que sirve de base a la demanda y su ubicación geográfica se plantea ahora cuál es la prestación principal en función de criterios económicos del contrato, si existe sólo una o varias, dónde y cómo localizarlas y el alcance de la competencia que tienen en cada caso los tribunales.

Cabe anticipar una valoración diferente de la presente Sentencia del TJCE según analicemos su respuesta en relación con el caso concreto del contrato de transporte aéreo de pasajeros o situemos su conclusión en el contexto general del artículo 5 del Reglamento Bruselas I (para un análisis más detallado de todas estas cuestiones vide JIMÉNEZ BLANCO, P.: «La aplicación

del foro contractual del Reglamento Bruselas I a los contratos de transporte aéreo de pasajeros», *La Ley: Unión Europea*, núm. 7294, de 30-noviembre-2009, pp. 1-8).

2. Un examen aislado de la Sent. TJCE en el Asunto *Peter Rehder* merece una valoración positiva en la medida en que su conclusión es coherente con el contenido obligatorio indivisible del transporte de pasajeros que impide, a diferencia de otros supuestos de verdadera plurilocalización de prestaciones, una identificación individualizada y fragmentada de las obligaciones que se derivan de este tipo de contratos. En el ámbito de los contratos de transporte, la identificación del lugar de la prestación de actividad y la definición de la obligación característica parece, en principio, de más fácil solución, aunque probablemente no pueda establecer un criterio único de conexión válido para todo de tipo de transportes [MANKOWSKI, P. en MAGNUS. U. y MANKOWSKI, P.: *Brussels I Regulation*, Munich, Sellier, 2007, p. 151]. En este ámbito, la fijación del lugar de cumplimiento de las obligaciones es inherente al propio contrato en el que, como mínimo, aparecerán un lugar de origen y un lugar de destino. Éstas son precisamente las obligaciones seleccionadas por el TJCE en el Asunto *Peter Rehder* como prestaciones principales que pueden justificar la competencia de los tribunales del Estado de origen o del Estado de destino, a elección del demandante. A pesar de las críticas que cabe realizar a la doctrina *Color Drack* sobre el poder concedido al demandante y la extensión espacial de la competencia, en el caso concreto del contrato de transporte aéreo de pasajeros la solución basada en la elección entre los tribunales de origen y de destino para conocer de todo el contrato de transporte estaría justificada por un principio de proximidad y por el carácter indivisible de la operación (apdo. 42 de la Sent. TJCE *Peter Rehder*). Más que de una verdadera plurilocalización de servicios (en cuanto obligaciones autónomas), cabe referirse en este caso a unas obligaciones «ubicuas». Por tanto, existen en este caso razones que avalarían esta interpretación, en la medida en que ambos lugares presentan una vinculación real entre el contrato y el litigio: el lugar de origen tiene la ventaja de la proximidad de las circunstancias que determinaron la cancelación del vuelo; el Estado de destino es el lugar de cumplimiento de la obligación de resultado asumida con el transporte.

La interpretación extensiva del artículo 5.1.b) logra, tímidamente, adaptar la solución general del precepto a los intereses en el sector de los transportes e introduce un modelo competencial similar a los Convenios internacionales del sector. La idea es importante ya que la especialidad de los contratos de transportes ha motivado que la normativa comunitaria general sobre contratos de servicios no se haya ocupado de ellos. Por ello, la «adaptación» de una norma de corte generalista, como es el artículo 5.1.b) de Bruselas, a los Convenios específicos, debería saludarse de forma positiva, sobre todo, cuando debe aplicarse, como es el caso, a materias no reguladas por el Convenio especial. El tratamiento procesal del pasajero tiene especial relevancia ya que es precisamente en el ámbito del transporte de personas, a diferencia del transporte de mercancías, donde van a encontrarse cocontratantes en una situación de desequilibrio negocial, asumiendo aquél en la práctica la posición de consumidor. A este dato debe sumarse otro: son los pasajeros los que casi en exclusiva van a ser los demandantes, porque una eventual demanda por el transportista para el pago del precio resulta impensable en este ámbito al abonarse éste por adelantado a la propia realización del transporte. Sin embargo, hasta la fecha, dejando al margen los contratos de transporte de viaje combinado, el Reglamento Bruselas I no ha incluido tales contratos de transporte en el régimen especial de los contratos celebrados por consumidores.

Cabe preguntarse por la conveniencia de mantener esta exclusión en la actualidad y de qué manera la interpretación dada por el TJCE en el Asunto *Peter Rehder* sirve para paliar tal limitación. Evidentemente, la interpretación amplia del artículo 5.1.b) del TJCE va a favorecer exclusivamente a los pasajeros, quienes al tener más opciones buscarán poder utilizar el foro que coincida con su domicilio. Sin embargo, la consideración del pasajero como consumidor

puede plantear problemas y requiere ponderarse a la luz de los intereses subyacentes en el sector del transporte aéreo, particularmente con la garantía de la competitividad de las compañías aéreas comunitarias, considerando que la mayor parte de sus ingresos proceden de vuelos extracomunitarios, lo que obliga a una normativa comunitaria de mínimos («cuanto resulte esencial para proteger a los pasajeros») (Cf. Documento COM (2000) 365 final, *de protección de los pasajeros aéreos en la Unión Europea*, p. 12).

Finalmente, aunque es conceptualmente criticable el paralelismo que el TJCE pretende trazar entre el artículo 5.1.b) y el artículo 5.3 del Reglamento Bruselas I (apdo. 46 de la Sentencia) para defender la solución entre tribunal de origen y de destino, podría llegar a hacerse una lectura positiva del mismo: en la medida en que ambos preceptos nos lleven a los mismos tribunales se habrá superado en la práctica el problema de la calificación entre la responsabilidad contractual/extracontractual, binomio inasumible en un sector en el que participan múltiples intervinientes, consecuencia de subcontrataciones, de vuelos con códigos compartidos, etc.

3. Si tuviéramos que valorar la Sent. TJCE en el Asunto *Peter Rehder* con una visión de mayor alcance, son muchas las incertidumbres que plantea en su aplicación a supuestos en los que exista una verdadera plurilocalización de servicios en diferentes Estados miembros. La propia debilidad del planteamiento del TJCE, atrapado por el caso concreto, por su jurisprudencia anterior y por la incertidumbre de los casos futuros, le lleva a acudir a cierto «amontonamiento» de argumentos que vislumbran las propias reticencias internas y que responden a un cuestionable artículo 5.1.b), al no haber contemplado en su regulación la hipótesis de la plurilocalización internacional en la prestación de los servicios o en la entrega de las mercaderías (vide sobre esto JIMÉNEZ BLANCO, P.: *loc. cit.*, p. 4).

El planteamiento sostenido en el Asunto *Peter Rehder* no es generalizable a otros contratos de servicios en los que exista una verdadera plurilocalización de servicios dotados de cierta independencia (por ejemplo, un contrato de transporte y de depósito, un contrato de viaje combinado, etc.). En estos supuestos, la diversidad y (relativa) autonomía en el contenido de las prestaciones obligarían a fraccionar la competencia espacial: cada tribunal será competente para conocer de las demandas en relación con los servicios autónomos que deban cumplirse en su ámbito. En la medida en que ello conlleva una multiplicidad de tribunales competentes, se volvería al artículo 5.1.a) y, en su caso, al artículo 2 de Bruselas I. El principio de proximidad no avala una extensión de la competencia de los tribunales a todos los servicios (dotados de autonomía) que se presten en el resto de los Estados. Éste es, a mi juicio, el resultado que se deriva del alcance y de la interpretación del artículo 5.1.b) en el sistema Bruselas I.

Pilar JIMÉNEZ BLANCO

2009-23-Pr

COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL.—Reglamento 44/2001. Noción de «lugar donde se hubiere producido el hecho dañoso». Lugar donde ha sobrevenido el perjuicio inicial.

Preceptos aplicados: Artículo 5.3 Reglamento CE 44/2001.

«*resulta de las consideraciones precedentes que el artículo 5, apartado 3, del reglamento 44/2001 debe ser interpretado en el marco de un litigio como el principal, en el sentido de que los términos "lugar donde se hubiere producido el hecho dañoso" designan el lugar donde ha sobrevenido el perjuicio inicial a consecuencia de la utilización normal del producto para la finalidad a la que está destinado*».