



El reajuste de competencias de los Juzgados de lo Mercantil y su impacto para las aerolíneas

La entrada en vigor de la Ley Orgánica 7/2022, de 27 de julio, de modificación de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, cambia la competencia objetiva de los Juzgados de lo Mercantil, estableciendo que las reclamaciones de pasajeros serán a partir de ahora tramitadas por los Juzgados de Primera Instancia. Este artículo tratará las implicaciones de esta decisión para el sector de las aerolíneas.

La entrada en vigor de la Ley Orgánica 7/2022, de 27 de julio, de modificación de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, cambia la competencia objetiva de los Juzgados de lo Mercantil, estableciendo que las reclamaciones de pasajeros serán a partir de ahora tramitadas por los Juzgados de Primera Instancia. Este artículo tratará las implicaciones de esta decisión para el sector de las aerolíneas.

Conviene comenzar este artículo recordando que los Juzgados de lo Mercantil nacieron en el año 2003 con el propósito de responder a la necesidad de crear un ámbito judicial especializado que tratara los temas mercantiles (valga la redundancia) que incluían, entre otros, las reclamaciones derivadas del transporte aéreo. Se entendía, según el legislador de aquel momento, que este nuevo orden jurisdiccional mejoraría la calidad del sistema, a la vez que favorecía un reparto más racional de los asuntos entre los distintos tribunales de nuestro país.

Sin embargo, ahora se ha decidido desandar parte del camino, retirando algunas de las competencias que les fueron otorgadas a los Juzgados de lo Mercantil, entre las que se encuentran la legislación sobre defensa de consumidores y usuarios (incluyendo las reclamaciones de pasajeros realizadas bajo el Reglamento (CE) 261/2004¹ y el Convenio de Montreal de 1999²) y las acciones colectivas previstas en la legislación sobre condiciones generales de la contratación, entre otras.

Para una mejor comprensión, y en honor a Simon Sinek, debemos referirnos al porqué de esta medida, que según se explica en la Exposición de Motivos de la Ley Orgánica 7/2022, obedece a un intento de reducir la alta carga de trabajo de los Juzgados Mercantiles, para

permitir que su especialización (principalmente en los ámbitos concursales, sin duda muy relevantes en la actualidad) no se vea entorpecida por el colapso que supone la alta litigiosidad derivada de las reclamaciones de pasajeros.

Cabe destacar antes de continuar que llama la atención la técnica legislativa utilizada, puesto que la regulación se ha realizado por excepción a la competencia general que tienen los Juzgados de lo Mercantil en materia de transporte terrestre, marítimo y aéreo, decretando que no serán éstos los competentes para conocer de las cuestiones que se refieren a los pasajeros deduciéndose, por tanto, y sensu contrario, que dichas materias pasan a ser competencia de los Juzgados de Primera Instancia. Habría sido más sencillo, sin duda, realizar la regulación de manera positiva en lugar de por excepción.

En segundo lugar, debe destacarse también que la norma dispone un régimen transitorio en virtud del cual las demandas presentadas antes de la entrada en vigor de la Ley Orgánica 7/2022, y pendientes de admisión, se seguirán tramitando por los Juzgados Mercantiles. Esta decisión, que desde un punto de vista práctico se puede llegar a comprender, conllevará un retraso importante en la efectividad de la medida prevista, debido al gran decalaje que existe entre la fecha de presentación de la demanda y la de su admisión (y los miles de asuntos que, por tanto, se encuentran pendientes de reparto). Habría sido fácil diseñar otras medidas que habrían evitado esta indeseada situación, como por ejemplo una entrada en vigor diferida para el nuevo régimen.

Y ello porque la situación provocará un solapamiento de competencias en los tribunales mercantiles y de primera instancia que, desde

¹ 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 (CE) 295/1991.

² Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999.

luego, ofrece no pocas dudas en cuanto a su utilidad y a los efectos que tendrá sobre este tipo de procedimientos. Por citar algunas de las preguntas más inmediatas que nos surgen: ¿qué validez otorgarán los juzgados de primera instancia a la jurisprudencia emanada por los tribunales mercantiles durante los últimos casi 20 años?, ¿estamos ante un nuevo comienzo de la configuración de los límites del Reglamento (CE) 261/2004 y del Convenio de Montreal de 1999?, ¿o veremos una línea continuista de las decisiones judiciales?, ¿habrá cursos ad-hoc de capacitación para los titulares de los nuevos juzgadores para que estén preparados para la avalancha de casos y las distintas vicisitudes que plantean?

Las anteriores preguntas se plantean siendo conscientes de que nos encontramos ante dos órdenes jurisdiccionales que caminan de la mano, pero sin olvidar la gran diversidad de interpretaciones que se hacen actualmente por los Juzgados Mercantiles, en cuanto al fondo (el alcance de las normas) y la forma (la prueba requerida) de este tipo de reclamaciones y, por tanto, con la legítima duda de cómo afectará este cambio de jurisdicción a la resolución de las disputas.

Debemos añadir, además, que el nuevo régimen añade otro factor de inestabilidad, pues recordemos que los pasajeros ahora podrán elegir demandar en los Juzgados de Primera Instancia de sus domicilios, lo que aumenta el número potencial de plazas hasta 140. Esto, además de incrementar el coste de la defensa de las aerolíneas (aumentarán los costes de desplazamiento y de plantilla de profesionales que les asisten), podría excitar el interés de los demandantes (o las plataformas de reclamación) por dispersar las disputas en búsqueda de encontrar jurisdicciones más "favorables" para los intereses de los pasajeros.

Adicionalmente y en relación con lo anterior debemos indicar que tener más Juzgados perjudica la seguridad jurídica en esta materia, pues en un mundo tan técnico como el aeronáutico lo ideal es tener menos jueces y más especializados, que doten de certidumbre al sistema. En efecto, se ha perdido, en nuestra opinión, la oportunidad de seguir el ejemplo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, que al amparo del artículo 98.2 de la Ley Orgánica del Poder Judicial designó el Juzgado Mercantil nº 18 Bis como único Juzgado especializado para las materias de transporte dirimidas en la capital.

Por si todo lo anterior fuera poco, tampoco la Ley Orgánica 7/2022 no se refiere a qué órgano jurisdiccional será el encargado de la ejecución de las resoluciones dictadas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) en su nuevo sistema de ADR³ una vez entre en vigor, que se supone que le correspondía al ámbito mercantil. Tampoco ha venido a aclarar cuál será el orden jurisdiccional encargado de conocer los recursos que las aerolíneas puedan interponer contra dichas resoluciones, cuestión que quedó pendiente de aclarar en la Orden TMA 201/2022. De nuevo, se añaden dos elementos adicionales de incertidumbre e inseguridad jurídica para el sector y este tipo de reclamaciones.

Por último y antes de terminar, conviene hacer una reflexión y crítica a la manera en la que está regulando en los últimos tiempos este tipo de cuestiones que afectan al derecho aeronáutico. Y es que recientemente se han promulgado normas que han introducido un mecanismo de ADR manifiestamente mejorable en su diseño (si bien es cierto que está por ver su aplicación), un régimen sancionador absoluta-



mente desproporcionado como lo es el del artículo 55.2. de la Ley de Seguridad Aérea y, por último, ahora, un cambio en los órganos judiciales encargados de resolver las disputas favoreciendo la incertidumbre, la dispersión y limitando la especialidad.

Desde PionAirLaw creemos que la industria aérea, que contribuye significativamente al 12,5 % del PIB que el turismo aporta a nivel nacional, y genera 50.000 puestos de trabajo directos, merece una adopción de medidas legislativas más racional, más meditada y, desde luego, más consensuada con la industria.

PionAirLaw

Diego Olmedo de Cáceres
Azahara García Durán

³ Recordemos que la Orden TMA/201/2022, de 14 de marzo, por la que se regula el procedimiento de resolución alternativa de litigios de los usuarios de transporte aéreo, introduce en nuestro sistema un mecanismo de resolución alternativa de litigios (ADR, por sus siglas en inglés). Para más información ver este artículo escrito por el equipo de PionAirLaw al respecto hace unos meses https://www.linkedin.com/posts/diego-olmedo-de-c%C3%A1ceres_paper-on-new-adr-system-in-spain-for-pax-activity-6925467251231895552-6vAB?utm_source=share&utm_medium=member_desktop.