



Recopilación de la Jurisprudencia

CONCLUSIONES DE LA ABOGADO GENERAL
SRA. ELEANOR SHARPSTON
presentadas el 22 de octubre de 2015¹

Asunto C-94/14

**Flight Refund Ltd
contra
Deutsche Lufthansa AG**

[Petición de decisión prejudicial planteada por la Kúria (Tribunal Supremo, Hungría)]

«Espacio de libertad, seguridad y justicia — Cooperación judicial en materia civil — Reclamación de indemnización por retraso aéreo — Requerimiento europeo de pago expedido en un Estado miembro sin ninguna relación con la reclamación — Designación del tribunal competente para conocer del procedimiento contencioso»

1. La presente petición de decisión prejudicial presentada por la Kúria (Tribunal Supremo húngaro) plantea cuestiones inusuales relacionadas con el Convenio de Montreal,² el Reglamento Bruselas I,³ el Reglamento sobre los pasajeros aéreos,⁴ y el Reglamento sobre el proceso monitorio europeo («Reglamento PME»⁵).

2. Las complejas —y un tanto desconcertantes— circunstancias del litigio principal pueden resumirse de la siguiente manera. Una pasajera húngara de un vuelo retrasado procedente de Newark (Nueva Jersey, Estados Unidos de América) con destino a Londres (Reino Unido) ejercitó su derecho a obtener una indemnización de un transportista aéreo con domicilio social en Alemania, sobre la base del Reglamento sobre los pasajeros aéreos. Cedió tal derecho a una sociedad domiciliada en el Reino Unido, que obtuvo, sobre la base del proceso establecido en el Reglamento PME, un requerimiento europeo de pago de una notaria domiciliada en Hungría. La competencia de la notaria se estableció sobre la base de una errónea traducción al húngaro de las disposiciones que regulan la competencia en el Convenio de Montreal. El transportista aéreo presentó un escrito de oposición contra el requerimiento europeo de pago y negó haber operado el vuelo en cuestión. En tales circunstancias, con arreglo al Reglamento PME, el proceso debe continuar «ante los órganos jurisdiccionales del Estado miembro de origen» (a saber, Hungría, donde se expidió el requerimiento europeo de pago). No obstante, al parecer no hay ninguna norma en el Reglamento Bruselas I que fundamente la

1 — Lengua original: inglés.

2 — Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, concluido en Montreal el 28 de mayo de 1999, firmado por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1999 sobre la base del artículo 300 CE, apartado 2, y aprobado en nombre de la Comunidad Europea mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001 (DO L 194, p. 38).

3 — 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).

4 — 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 L 46, p. 1).

5 — Reglamento (CE) n.º 1896/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, por el que se establece un proceso monitorio europeo (DO L 399, p. 1).

competencia de un tribunal de dicho Estado miembro para conocer de la reclamación de indemnización. A pesar de que corresponde a la Kúria designar el órgano jurisdiccional competente, ésta se siente incapaz de hacerlo sin orientaciones adicionales sobre la interpretación de las disposiciones pertinentes del Derecho de la Unión.

Marco normativo

Convenio de Montreal

3. Con arreglo al artículo 19 del Convenio de Montreal, el transportista es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga.

4. El artículo 33 del Convenio de Montreal se titula «Jurisdicción». Establece, en su apartado 1: «Una acción de indemnización de daños deberá iniciarse, a elección del demandante, en el territorio de uno de los Estados Partes, sea ante el tribunal del domicilio del transportista, o de su oficina principal, o del lugar en que tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato, sea ante el tribunal del lugar de destino».

5. Por consiguiente, esta disposición ofrece dos opciones básicas: el tribunal del domicilio del transportista o de su oficina, o el del lugar de destino. En ambos casos, estos órganos jurisdiccionales deben encontrarse en el territorio de uno de los Estados Partes.

6. Sin embargo, en la traducción húngara del artículo 33 la expresión «en el territorio de uno de los Estados Partes» parece más bien una tercera opción independiente para el demandante que un requisito aplicable a las dos opciones que se mencionan a continuación.⁶ Así, a diferencia de, al menos, las versiones auténticas inglesa, francesa y española,⁷ el texto húngaro puede dar a entender, a primera vista, que puede ejercitarse una acción de indemnización, a elección del demandante, a) en el territorio de uno de los Estados Partes, b) ante el tribunal del domicilio del transportista, o de su oficina principal, o del lugar en que tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato, o c) ante el tribunal del lugar de destino. No obstante, tal interpretación puede descartarse rápidamente en una segunda lectura, ya que las opciones b) y c) únicamente serían relevantes si la acción se ejercitase fuera del territorio de uno de los Estados Partes y, por consiguiente, en un Estado no vinculado por el Convenio de Montreal.

Reglamento Bruselas I

7. Como regla general, conforme a los artículos 2, apartado 1, 3, apartado 1, y 5, apartados 1 y 5, del Reglamento Bruselas I, considerados en su conjunto, sólo podrá reclamarse una indemnización derivada de una responsabilidad contractual a una persona domiciliada en un Estado miembro en los tribunales de dicho Estado miembro o en los del lugar en el que haya sido o deba ser cumplida la

6 — Al parecer, existen dos versiones «oficiales» del Convenio de Montreal en húngaro, una publicada en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, edición especial en húngaro, Capítulo 7, Tomo 5, p. 492, y la otra publicada por la 2005. évi VII. törvény (Ley VII de 2005), que incorporó el Convenio al Derecho húngaro. Sin embargo, ninguna de las dos es una versión auténtica del Convenio de Montreal. Las dos versiones del artículo 33, apartado 1, difieren considerablemente en la propia formulación, pero en ambas los términos «either [...] or [...]» de la versión inglesa se han traducido por «vagy [...] vagy [...]». En la versión publicada en el Diario Oficial no hay coma antes del primer «vagy», de manera que puede entenderse más fácilmente como «o» que como «sea». Sin embargo, la versión publicada por la Ley VII de 2005 sí tiene coma, aunque la Kúria la ha citado sin coma en la petición de decisión prejudicial. En ambas versiones figura una coma antes del segundo «vagy».

7 — Las otras versiones auténticas son la árabe, la china y la rusa. En la versión francesa, el equivalente de «either [...] or [...]» es «soit [...] soit [...]», mientras que en la versión española es «sea [...] sea [...]». En ambas lenguas hay una coma antes del primer elemento del par, de forma que está claro que «en el territorio de uno de los Estados Partes» es un requisito que se aplica a las dos opciones que se citan a continuación.

obligación que sirva de base a la demanda. En el caso de una prestación de servicios, este lugar es el del Estado miembro en el que, según el contrato, hayan sido o deban ser prestados los servicios. Además, si se trata de un litigio relativo a la explotación de sucursales, agencias o cualquier otro establecimiento, dicha persona podrá ser demandada en los tribunales del lugar en que estén situados.

8. Aunque hay una serie de posibles excepciones a esta regla general, al menos en teoría sólo tres de ellas parecen pertinentes a efectos del litigio principal.

9. En primer lugar, con arreglo al artículo 16, apartado 1, la acción entablada por un consumidor contra la otra parte contratante podrá interponerse ante los tribunales del Estado miembro en que esté domiciliada dicha parte o ante el tribunal del lugar en que esté domiciliado el consumidor. No obstante, de conformidad con el artículo 15, apartado 3, dicha excepción no se aplica a los contratos de transporte, salvo a aquellos que, por un precio global, ofrecen una combinación de viaje y alojamiento. En el presente asunto, no hay ninguna indicación de que el vuelo controvertido formase parte de un viaje combinado.

10. En segundo lugar, el artículo 23 (en relación, en materia de contratos celebrados por los consumidores, con el artículo 17) regula las condiciones en las que las partes de una relación jurídica podrán acordar que un tribunal o los tribunales de un Estado miembro tengan competencia para dirimir las controversias vinculadas con dicha relación. Nada indica que en el presente asunto exista tal acuerdo.

11. En tercer lugar, con arreglo al artículo 24, será competente el tribunal de un Estado miembro ante el que comparezca el demandado, con independencia de los casos en los que su competencia resulte de otras disposiciones del Reglamento, a menos que la comparecencia tenga por objeto impugnar la competencia. En cambio, con arreglo al artículo 26, apartado 1, cuando una persona domiciliada en un Estado miembro sea demandada ante un tribunal de otro Estado miembro y no comparezca, dicho tribunal se declarará de oficio incompetente si su competencia no está fundamentada en las disposiciones del Reglamento.

12. Otra disposición que puede ser pertinente a efectos del litigio principal es el artículo 27, apartado 1, que establece: «Cuando se formularen demandas con el mismo objeto y la misma causa entre las mismas partes ante tribunales de Estados miembros distintos, el tribunal ante el que se formulare la segunda demanda suspenderá de oficio el procedimiento en tanto no se declare competente el tribunal ante el que se interpuso la primera».

Reglamento sobre los pasajeros aéreos

13. El Reglamento sobre los pasajeros aéreos establece los derechos mínimos que asisten a los pasajeros en caso de que se les deniegue el embarque o en caso de cancelación o retraso de su vuelo (artículo 1, apartado 1). Es aplicable a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado [artículo 3, apartado 1, letra a)] o, siempre que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en cuestión sea un transportista comunitario, cuando tengan por destino tal aeropuerto desde un aeropuerto situado en un tercer país [artículo 3, apartado 1, letra b)]. A tales efectos, se entenderá por transportista comunitario todo transportista aéreo que posea una licencia de explotación válida expedida por un Estado miembro [artículo 2, letra c)].

14. En caso de cancelación de un vuelo, el artículo 5, apartado 1, letra c), reconoce a los pasajeros el derecho a una compensación conforme al artículo 7. Con arreglo al artículo 7, apartado 1, letra c), el importe de la compensación será de 600 euros para todos los vuelos de más de 3 500 kilómetros que no sean intracomunitarios (categoría a la que pertenece el vuelo controvertido en el litigio principal). No obstante, de conformidad con el artículo 7, apartado 2, letra c), para la misma categoría de vuelo,

dicho importe se reducirá en un 50 % cuando se ofrezca al pasajero un transporte alternativo con una diferencia en la hora de llegada respecto a la prevista para el vuelo inicialmente reservado que no sea superior a cuatro horas. Para otras categorías de vuelo, el retraso pertinente en la hora de llegada será de dos o tres horas, según sea el caso.

15. El artículo 6 se refiere, según su propio tenor, a las obligaciones de los transportistas aéreos encargados de efectuar un vuelo en caso de que se prevea el retraso de un vuelo con respecto a la hora de salida programada. Estas obligaciones se aplican, en el caso de un vuelo de más de 3 500 kilómetros que no sea intracomunitario, cuando el retraso de la salida sea superior a cuatro horas. Atendiendo a las circunstancias precisas, los transportistas deberán prestar asistencia (en forma de refrigerios, alojamiento, transporte, etc.) y/o el reembolso o un transporte alternativo.

16. Este artículo no ofrece a los pasajeros la posibilidad de recibir compensación en caso de retraso, y no hace referencia al retraso de un vuelo con respecto a la hora de llegada prevista. Sin embargo, el Tribunal de Justicia ha interpretado los artículos 5, 6 y 7 conjuntamente, atendiendo al objetivo del Reglamento de garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros, con independencia de que se les haya denegado el embarque o se haya cancelado o retrasado su vuelo, en el sentido de que los pasajeros de los vuelos retrasados pueden equipararse a los pasajeros de los vuelos cancelados a los efectos de la aplicación del derecho a compensación y de que, por lo tanto, pueden invocar el derecho a compensación previsto en el artículo 7 de dicho Reglamento cuando soportan, en relación con el vuelo que sufre el retraso, una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas.⁸

17. El Reglamento sobre los pasajeros aéreos no contiene ninguna norma de competencia específica en caso de conflicto relativo a su aplicación.

Reglamento PME

18. La finalidad del Reglamento PME es, en particular, simplificar, acelerar y reducir los costes de litigación en asuntos transfronterizos relativos a créditos pecuniarios no impugnados [artículo 1, apartado 1, letra a)]. Con arreglo al artículo 2, apartado 1, en relación con el artículo 3, apartado 1, ese Reglamento se aplica a los asuntos en materia civil y mercantil en los que al menos una de las partes esté domiciliada o tenga su residencia habitual en un Estado miembro distinto de aquel al que pertenezca el órgano jurisdiccional ante el que se haya presentado la petición. El artículo 4 establece el proceso monitorio europeo «para el cobro de créditos pecuniarios, de importe determinado, vencidos y exigibles en la fecha en que se presenta la petición de requerimiento europeo de pago». Sin embargo, dicho Reglamento no obsta para que un demandante reclame un crédito mediante el recurso a otro proceso establecido con arreglo al Derecho de un Estado miembro o con arreglo al Derecho de la Unión (artículo 1, apartado 2). De conformidad con el artículo 5, apartado 1, el Estado miembro en el que se expide un requerimiento europeo de pago es el «Estado miembro de origen», mientras que el artículo 5, apartado 3, define la expresión «órgano jurisdiccional» como «cualquier autoridad de un Estado miembro con competencia para conocer de los requerimientos europeos de pago o para cualesquiera cuestiones afines».

⁸ — Sentencias *Sturgeon y otros* (C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716), apartados 40 a 69, y *Nelson y otros* (C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657), apartados 28 a 40. Véase asimismo la sentencia *Folkerts* (C-11/11, EU:C:2013:106). En la sentencia *Sturgeon y otros* (apartados 57 y 58), el Tribunal de Justicia desarrolló el criterio no diferenciado de pérdida de tiempo de tres horas o más en todos los vuelos (en lugar de los retrasos diferenciados de dos, tres o cuatro horas, en función de la categoría del vuelo, previstos en los artículos 6 y 7 del Reglamento sobre los pasajeros aéreos) mediante un cálculo elaborado sobre la base del artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), que hace referencia al transporte alternativo a raíz de una cancelación notificada en la que se permite a los pasajeros salir con no más de una hora de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de dos horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista. Al sumar ambos períodos de una y dos horas, el Tribunal de Justicia llegó al concepto de «pérdida de tiempo» de tres horas, con independencia de la categoría del vuelo por el que deba pagarse la compensación prevista en el artículo 7 en caso de retraso en la llegada.

19. El artículo 6, apartado 1, establece: «A efectos de la aplicación del presente Reglamento, la competencia judicial se determinará con arreglo a las normas de Derecho comunitario aplicables en la materia, en particular el Reglamento (CE) n.º 44/2001.»

20. Según el artículo 7, apartado 1, la petición de requerimiento europeo de pago se presentará en el formulario que figura en el anexo I. Además de la propia información de la deuda, la petición deberá recoger los criterios de competencia judicial. La sección 3 del formulario enumera 13 posibles criterios que no requieren una mayor especificación, mientras que el criterio 14 es «Otros (especifíquese)». Las «Indicaciones para cumplimentar el formulario de petición», recogidas asimismo en el anexo I, establecen, en particular: «Si la petición se refiere a un crédito contra un consumidor respecto de un contrato celebrado con consumidores, deberá presentarse ante el órgano jurisdiccional competente del Estado miembro del domicilio del consumidor. En los demás casos, deberá presentarse ante los órganos jurisdiccionales competentes [...] a tenor de las normas del [Reglamento Bruselas I] [...]».

21. Con arreglo al artículo 8, el órgano jurisdiccional ante el que se haya presentado una petición de requerimiento europeo de pago deberá examinar, basándose en el formulario de la petición, si se cumplen los requisitos establecidos, entre otros, en el artículo 6 (en materia de competencia judicial); este examen podrá revestir la forma de un «procedimiento automatizado» (si bien no se especifica en qué consiste dicho proceso). En virtud del artículo 11, se desestimará la petición si no se cumplen los requisitos, no cabiendo recurso alguno contra dicha desestimación, que, no obstante, no obstará para que el demandante pueda iniciar cualquier otro procedimiento. En cambio, si se cumplen todos los requisitos específicos, el requerimiento europeo de pago deberá ser expedido y notificado al demandado, con arreglo al artículo 12.

22. El artículo 16 se titula «Oposición al requerimiento europeo de pago». En virtud del artículo 16, apartados 1 a 3, el demandado podrá presentar escrito de oposición ante el órgano jurisdiccional de origen, en un plazo de 30 días desde la notificación del requerimiento, valiéndose de un formulario en el que únicamente deberá indicar que impugna la deuda, sin que esté obligado a motivarlo.

23. El artículo 17, artículo 1, párrafo primero, dispone: «En caso de que se presente un escrito de oposición en el plazo señalado en el artículo 16, apartado 2, el proceso continuará ante los órganos jurisdiccionales competentes del Estado miembro de origen con arreglo a las normas del proceso civil ordinario que corresponda, a menos que el demandante haya solicitado expresamente que, en dicho supuesto, se ponga fin al proceso» (lo que podrá hacer cumplimentando el apéndice 2 del formulario de petición). Con arreglo al artículo 17, apartado 2, dicho traslado al proceso civil ordinario se regirá por el Derecho del Estado miembro de origen.

24. Si en el plazo establecido no se presenta ningún escrito de oposición, el artículo 18, apartado 1, exige al órgano jurisdiccional de origen que declare ejecutivo sin demora el requerimiento europeo de pago.

25. El artículo 20 establece la «Revisión en casos excepcionales». En particular, el artículo 20, apartado 2, dispone: «Tras la expiración del plazo establecido en el artículo 16, apartado 2, el demandado [...] tendrá derecho a solicitar al órgano jurisdiccional competente del Estado miembro de origen la revisión del requerimiento europeo de pago cuando sea evidente que dicho requerimiento se ha expedido de forma manifiestamente errónea, habida cuenta de los requisitos establecidos en el presente Reglamento, o por cualquier otra circunstancia de carácter excepcional». Con arreglo al artículo 20, apartado 3, si el órgano jurisdiccional decide que la revisión está justificada, el requerimiento europeo de pago será declarado nulo y sin efecto. En caso contrario, seguirá en vigor.

26. El artículo 26 señala que «todas las cuestiones procesales no tratadas expresamente en el presente Reglamento se regirán por el Derecho nacional».

Derecho húngaro

27. En virtud del artículo 59, apartado 1, de la 2009. évi L. törvény a fizetési meghagyásos eljárásról (Ley L de 2009, sobre el requerimiento de pago), los notarios son competentes para expedir el requerimiento europeo de pago en todo el territorio de Hungría.

28. Con arreglo al artículo 38, apartados 1 y 3, de la misma Ley, en caso de oposición a un requerimiento europeo de pago, el notario deberá remitir el expediente al órgano jurisdiccional indicado por el demandante o, en caso de que éste no haya designado ningún órgano jurisdiccional, al órgano jurisdiccional territorialmente competente en virtud de las normas establecidas en la 1952. évi III. törvény a polgári perrendtartásról (Ley III de 1952, de enjuiciamiento civil).

29. El artículo 30, apartado 2, de dicha Ley establece que, en el marco de una acción contra una persona jurídica que no tenga domicilio registrado en Hungría, el tribunal territorialmente competente será el tribunal del domicilio social del demandante, cuando sea una persona jurídica residente, o el tribunal del domicilio o lugar de residencia habitual del demandante, cuando sea una persona física residente.

30. Con arreglo al artículo 36, apartado 2, los litigios relacionados con créditos derivados de operaciones celebradas por un operador económico en el curso de su actividad profesional pueden incoarse ante el tribunal del lugar de celebración o de ejecución de la operación. En virtud del artículo 37, las acciones de indemnización podrán ejercitarse también ante el tribunal del lugar del daño o de producción del hecho dañoso.

31. El artículo 43, apartado 1, establece que el órgano jurisdiccional que conoce del litigio deberá apreciar de oficio su falta de competencia territorial, pero tan solo podrá examinar la exactitud de los hechos invocados relacionados con la competencia territorial cuando sean contrarios a hechos notorios o a hechos de los que el propio juez tenga conocimiento oficialmente, o cuando sean improbables o hayan sido impugnados por la otra parte en el litigio.

32. En caso de conflicto de competencia, el artículo 45, apartados 1 y 2, letra c), exige a la Kúria que designe el órgano jurisdiccional competente.

33. De conformidad con el artículo 130, apartado 1, el tribunal que conoce del litigio inadmitirá la demanda de forma sumaria si puede constatar que, en particular, i) el asunto es ajeno a la competencia de los tribunales húngaros en virtud de una ley o de un tratado internacional, ii) corresponde a otro tribunal o a otra autoridad la competencia material para pronunciarse sobre la demanda o iii) recae sobre otro tribunal la competencia territorial para resolver el litigio.

34. Con arreglo al artículo 157, se archivará el procedimiento si hubiera debido inadmitirse la demanda de forma sumaria sobre la base de estos motivos. De acuerdo con el artículo 157/A, apartado 1, cuando no proceda inadmitir la demanda de forma sumaria, pero la competencia de los tribunales húngaros no pueda determinarse al amparo de ninguna norma sobre competencia, el tribunal archivará el procedimiento si, entre otros motivos, el demandado no comparece en la primera audiencia ni presenta escrito de contestación.

Hechos, procedimiento y cuestiones prejudiciales

35. La resolución de remisión expuso del siguiente modo los antecedentes de hecho y el procedimiento del litigio principal.

36. Una pasajera de una compañía aérea cedió su derecho a una compensación por el retraso de un vuelo a Flight Refund Ltd (en lo sucesivo, «Flight Refund»), sociedad domiciliada en el Reino Unido y especializada en el cobro de dichas reclamaciones. A continuación, Flight Refund presentó ante una notaria húngara una petición de requerimiento europeo de pago contra Deutsche Lufthansa AG (en lo sucesivo, «Lufthansa»), sociedad establecida en Alemania. Basó su reclamación, por un importe de 600 euros, en el derecho que le correspondía, a raíz de la cesión, a una compensación por parte de Lufthansa debido al retraso de más de tres horas del vuelo LH7626.⁹

37. La notaria expidió el requerimiento europeo de pago sin examinar el lugar de celebración o de cumplimiento del contrato, el lugar en que se había producido el supuesto daño, el lugar de la oficina del transportista por cuyo conducto se hubiera celebrado el contrato, ni el lugar de destino del vuelo. Se declaró competente al estimar que Hungría es un Estado parte del Convenio de Montreal. Lufthansa presentó un escrito de oposición, alegando que no era el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo indicado, que fue operado por United Airlines.¹⁰

38. La abogada de Flight Refund declaró que no podía designar un tribunal competente tras iniciarse la fase contenciosa del procedimiento. A continuación, la notaria solicitó a la Kúria que designase el tribunal competente, alegando que, conforme al artículo 33, apartado 1, del Convenio de Montreal, los tribunales húngaros eran competentes; que no era posible determinar qué tribunal era competente para conocer del procedimiento, habida cuenta de que ninguna de las partes disponía de un domicilio registrado en Hungría; que no se desprendía de la demanda el lugar de celebración o de ejecución del contrato; que, dado que el vuelo LH7626 operaba entre Newark y Londres, el daño podía haberse producido en Estados Unidos o en el Reino Unido, y que Lufthansa afirmaba que quien explotaba esa línea era United Airlines.

39. Sobre la base de su interpretación sobre esta situación, la Kúria planteó cinco cuestiones prejudiciales al Tribunal de Justicia. Las tres primeras se refieren a la reclamación de una indemnización reconocida en el artículo 19 del Convenio de Montreal y a las relaciones entre las disposiciones sobre competencia de dicho Convenio y las del Reglamento PME y el Reglamento Bruselas I. La cuarta cuestión se refiere a la posibilidad de que pueda examinarse de oficio un requerimiento de pago europeo que haya sido expedido infringiendo las normas pertinentes, o de que se archive el procedimiento, mientras que la quinta versa sobre la posible obligación de designar un tribunal húngaro para conocer del proceso relativo a tal requerimiento incluso a falta de un criterio de conexión que justifique la competencia de los tribunales húngaros.

40. Los Gobiernos alemán y húngaro y la Comisión presentaron inicialmente observaciones escritas, que fueron notificadas, en particular, a las partes del litigio principal.

41. A continuación, la abogada de Flight Refund comunicó por escrito al Tribunal de Justicia que había informado a la Kúria de que la reclamación de indemnización no se basaba en el artículo 19 del Convenio de Montreal, sino en el Reglamento sobre los pasajeros aéreos, pese a que la norma invocada para justificar la competencia de los tribunales húngaros era el artículo 33 del Convenio de Montreal. Señaló que no había indicado el fundamento de la reclamación en el formulario de petición porque éste no incluía ninguna sección para ello; no obstante, indicó el artículo 33 del Convenio de Montreal como criterio de competencia en el punto 14 de la sección 3 del formulario, dado que se trata de una disposición que contiene una norma de competencia en materia de reclamaciones por daños ocasionados por el retraso del transporte aéreo, mientras que el Reglamento sobre los pasajeros aéreos no contiene tal norma.

9 — Tanto el contrato de cesión como la petición de requerimiento europeo de pago que figuran en el expediente transmitido al Tribunal de Justicia por la Kúria muestran que la pasajera era una mujer con domicilio en Budapest, que Flight Refund nombró a una abogada húngara para actuar en su nombre y que fue dicha abogada quien presentó la petición a la notaria.

10 — El escrito de oposición, que figura asimismo en el expediente, muestra que esa declaración se plasmó en un espacio en blanco que figura al final del formulario, que no incluye una sección que permita recoger los motivos de oposición. Lufthansa no planteó ninguna cuestión de competencia en su escrito de oposición.

42. En vista de esta comunicación y con arreglo al artículo 101, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento, el Tribunal de Justicia solicitó aclaraciones a la Kúria sobre el fundamento jurídico de la reclamación controvertida en el litigio principal y la identidad del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo a efectos del Reglamento sobre los pasajeros aéreos.

43. En su respuesta, la Kúria indicó que la reclamación presentada por Flight Refund se basaba efectivamente en los artículos 6 y 7 del Reglamento sobre los pasajeros aéreos, pero que la atribución de la competencia a los tribunales húngaros se basaba en el artículo 33 del Convenio de Montreal. En este contexto, la Kúria retiró sus tres primeras cuestiones y modificó la quinta. Sin embargo, dado que las normas procesales nacionales le impedían practicar pruebas relacionadas con el fondo del asunto, no podía proporcionar ninguna información adicional sobre la identidad del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo.

44. Las dos cuestiones formuladas ante el Tribunal de Justicia para que se pronuncie con carácter prejudicial tienen ahora el siguiente tenor:

- «1) En el caso de que la expedición de un requerimiento europeo de pago resulte contraria al objeto del [Reglamento PME] o sea atribuible a una autoridad que no disponga de competencia material, ¿puede revisarse de oficio? ¿O debe archivarse de oficio o a instancia de parte, por falta de competencia, el procedimiento contencioso iniciado a raíz de una oposición?»
- 2) En el caso de que algún tribunal húngaro sea competente para conocer del procedimiento, ¿debería interpretarse la norma de competencia pertinente en el sentido de que, cuando conozca de un procedimiento para la designación de un tribunal, la Kúria ha de designar al menos un tribunal que, incluso a falta de competencia material y territorial conforme a las normas de procedimiento del Estado miembro, tiene la obligación de pronunciarse sobre el fondo del procedimiento contencioso iniciado a raíz de la oposición?»

45. Asimismo, la Kúria señaló en su respuesta que seguía siendo indispensable determinar si la competencia relativa a un proceso monitorio europeo para hacer valer una reclamación en el marco del Reglamento sobre los pasajeros aéreos, en caso de que dicho Reglamento no contenga las normas necesarias, debería regirse por el Convenio de Montreal, el Reglamento Bruselas I o por otras normas. Por otra parte, dicho órgano jurisdiccional solicita que se dilucide si el artículo 17, apartado 1, del Reglamento PME establece una norma de competencia que, al margen del Reglamento Bruselas I, determina la competencia de los tribunales del Estado miembro de origen.

46. Una vez notificada la respuesta de la Kúria y reformuladas las cuestiones, solamente Hungría presentó observaciones escritas adicionales. No se ha solicitado ni celebrado vista.

Apreciación

Sobre la admisibilidad de la petición de decisión prejudicial

47. En sus observaciones, el Gobierno alemán propuso la inadmisibilidad de la petición de decisión prejudicial, bien en su totalidad, basándose en que en el sitio de Internet de Flight Refund se indicaba que la sociedad había suspendido sus actividades, bien en relación con las tres primeras cuestiones, basándose en que la interpretación del Convenio de Montreal resultaba irrelevante para la resolución del litigio principal.

48. En la medida en que la Kúria ha confirmado que el procedimiento aún pende ante ella y ha retirado las tres primeras cuestiones, no procede seguir examinando tales aspectos.

Sobre el fondo de la petición de decisión prejudicial

49. En el presente asunto, la cuestión fundamental versa sobre lo que debe hacerse en caso de que un requerimiento europeo de pago haya sido expedido por una autoridad de un Estado miembro cuyos tribunales no sean competentes para conocer de la reclamación formulada en el requerimiento y en caso de que, a raíz de un escrito de oposición, el procedimiento contencioso deba continuar ante «los órganos jurisdiccionales del Estado miembro de origen». Como ha señalado el Gobierno alemán, el Reglamento PME no establece ninguna norma para hacer frente a tal situación.

50. Mediante sus cuestiones, la Kúria prevé dos posibles soluciones. En primer lugar, podría estar facultada por sí misma, sin tener que designar un tribunal para conocer del fondo de la reclamación subyacente, para llevar a cabo la revisión del requerimiento europeo de pago, que puede dar lugar — suponiendo que, con arreglo a los requisitos previstos en el Reglamento PME, el requerimiento haya sido expedido de forma manifiestamente errónea— a que se declare su nulidad o a que se archive el procedimiento. En segundo lugar, la Kúria podría estar obligada a designar un tribunal húngaro para conocer de la reclamación, incluso a falta de un criterio de competencia identificable.

51. No obstante, antes de examinar si debe adoptarse alguno de estos enfoques (como es manifiesto, ninguno de ellos puede entenderse *exigido* por la ley y es preferible examinarlos conjuntamente), considero que puede resultar útil analizar qué ha sucedido o qué no ha sucedido hasta el momento en el presente asunto, en comparación con lo que debería haber sucedido. A este respecto, me parece oportuno señalar que la problemática a la que ahora se enfrenta la Kúria se debe fundamentalmente a errores elementales cometidos, en primer lugar, por Flight Refund y su abogada y, en segundo lugar, por la notaria que expidió el requerimiento europeo de pago. Estos errores frustraron efectivamente la finalidad del Reglamento PME de simplificar y acelerar la litigación en asuntos transfronterizos relativos a créditos pecuniarios no impugnados.¹¹

52. En primer lugar, Flight Refund no debería haberse basado en el Convenio de Montreal para determinar que Hungría era competente para expedir el requerimiento europeo de pago contra Lufthansa.¹² Con arreglo al artículo 6 del Reglamento PME, la competencia judicial se determinará con arreglo a «las normas de Derecho comunitario aplicables en la materia, en particular el Reglamento (CE) n.º 44/2001». Si bien las «normas de Derecho comunitario aplicables en la materia» pueden incluir, en principio, el Convenio de Montreal, el Tribunal de Justicia ya ha declarado, como se ha puesto de manifiesto en las observaciones escritas, que la competencia judicial para conocer de una demanda presentada en el marco del Reglamento sobre los pasajeros aéreos se rige únicamente por el Reglamento Bruselas I.¹³ Por otra parte, las «Indicaciones para cumplimentar el formulario de petición» para un requerimiento europeo de pago exponen claramente que las normas que deben observarse son las del Reglamento Bruselas I (véase el punto 20 anterior). En cualquier caso, debería resultar evidente que cualquier norma de competencia prevista en el Convenio de Montreal se refiere a una demanda presentada en relación con una reclamación regulada por este Convenio, y no a reclamaciones reguladas por otros instrumentos. A diferencia del Reglamento Bruselas I, el Convenio de Montreal no pretende establecer normas de competencia de aplicabilidad general.

11 — «¡Oh, qué intrincada red tejemos cuando nos iniciamos en el engaño!» escribió Sir Walter Scott en *Marmion* (Canto VI, XVII). No acuso a ninguna de las partes de pretender engañar, pero la red aquí tejida está bien enmarañada y recuerda a las trampas que tienden los profesores de Derecho en los exámenes para tratar de confundir a sus alumnos.

12 — No hay ningún indicio de que Flight Refund se pusiera en contacto con Lufthansa antes de presentar la petición de requerimiento europeo de pago. Aparentemente, según su sitio de Internet (<http://flight-refund.eu/>), ésta es su práctica habitual. Es posible asimismo que lo hiciera y que Lufthansa simplemente no respondiese. De ser así, Lufthansa tendría que asumir cierta responsabilidad por generar confusión, ya que una breve respuesta en la que indicase que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo era United Airlines habría detenido (presumiblemente) el proceso monitorio europeo incoado contra ella.

13 — Sentencia Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439), apartados 26 a 28 y la jurisprudencia citada.

53. En segundo lugar, incluso al invocar el Convenio de Montreal, la abogada de Flight Refund debería haber tenido conocimiento de la existencia de dos versiones diferentes en húngaro de este texto.¹⁴ Ninguna de las dos era auténtica, pero al menos una de ellas podía interpretarse en el sentido de que «en el territorio de uno de los Estados Partes» *no* era un criterio de competencia autónomo e independiente, por lo que era esencial acudir a una versión auténtica del Convenio.

54. En tercer lugar, la notaria que recibió la petición de requerimiento europeo de pago debería haber examinado la alegación de Flight Refund de que la competencia se basaba en el artículo 33 del Convenio de Montreal. Es cierto que el artículo 8 del Reglamento PME permite que este examen revista la forma de un «procedimiento automatizado», que puede, por supuesto, constituir una fuente de error. Por otro lado, un notario húngaro es una autoridad judicial a los efectos del Reglamento PME y debe presumirse que, en su condición de tal, conoce la ley que debe aplicar y se responsabiliza de la manera en que se aplica.

55. Por consiguiente, tanto la abogada de Flight Refund como la notaria deberían haber examinado los posibles criterios de competencia exclusivamente a la luz del Reglamento Bruselas I. Esos posibles criterios son los siguientes.

56. Conforme al sistema previsto en el Reglamento Bruselas I, el primer órgano competente es el tribunal del Estado miembro del domicilio del demandado (artículo 2, apartado 1) (en el presente asunto, Alemania). El segundo, en materia contractual, es el tribunal del lugar en el que haya sido o deba ser cumplida la obligación que sirva de base a la demanda [artículo 5, apartado 1, letra a)]. Habida cuenta de que la reclamación de indemnización tiene su origen en un supuesto retraso en la llegada, el lugar de ejecución debe ser, desde mi punto de vista, el lugar de llegada, es decir, Londres. Por consiguiente, los tribunales ante los que es más factible que se pueda presentar una petición de requerimiento europeo de pago y los que más probablemente sean competentes son los de Alemania o Inglaterra.

57. Una tercera posibilidad la constituyen los tribunales del lugar en el que estuvieran establecidos las sucursales, agencias o cualesquiera otros establecimientos de Lufthansa (artículo 5, apartado 5), si el billete hubiera sido adquirido a través de sucursal, agencia u otro establecimiento. Es probable que éste sea el caso y, dado que parece que la pasajera tiene su domicilio en Hungría, esa circunstancia podría determinar la competencia de los tribunales húngaros. No obstante, sería preciso que la Kúria investigase este asunto, ya que parece que hasta el momento no hay ninguna prueba que acredite dónde se adquirió el billete.

58. Es preciso señalar —si bien no tiene relevancia directa— que los tres criterios de competencia señalados anteriormente se corresponden con los previstos en el artículo 33, apartado 1, del Convenio de Montreal, una vez descartado el espurio criterio basado «en el territorio de uno de los Estados Partes».

59. Un posible criterio adicional que podría reafirmar la competencia de los tribunales húngaros se refiere al domicilio del pasajero. Es cierto que la norma prevista por el Derecho húngaro que permite que una persona física cuyo domicilio o residencial habitual se encuentre en Hungría ejercite una acción en Hungría contra una persona jurídica que no tenga domicilio social en Hungría¹⁵ no parece totalmente compatible con el Reglamento Bruselas I, si se trata de una norma de aplicación general. Dicha norma representa el extremo opuesto a la norma general contenida en el Reglamento Bruselas I, que otorga preferencia a los tribunales del Estado miembro del domicilio del demandado.¹⁶

14 — Véase la nota 6.

15 — Artículo 30, apartado 2, de la Ley de enjuiciamiento civil: véase el punto 29 anterior.

16 — Véase el punto 7 anterior.

Sin embargo, existen circunstancias en las que dicho Reglamento permite tal posibilidad —a saber, cuando la persona física es un consumidor que entabla una acción contra la otra parte en un contrato con consumidores, que, en caso de tratarse de un contrato de transporte, forma parte de un viaje combinado—. ¹⁷

60. En cualquier caso, la Kúria debería investigar asimismo las circunstancias que rodean al contrato en cuestión. Es más, dudo que pueda invocarse dicho criterio de competencia cuando el consumidor en cuestión ha cedido la reclamación a una agencia de cobro como Flight Refund. Si bien el Reglamento Bruselas I no aborda las cesiones de reclamación ¹⁸ y, según mi leal saber y entender, no existe jurisprudencia al respecto, es evidente que la norma excepcional en virtud de la cual debe otorgarse la misma importancia a los tribunales del domicilio del consumidor que a los del domicilio del demandado tiene como finalidad eximir a la parte más débil del contrato de la necesidad de hacer valer sus derechos en un tribunal extranjero. ¹⁹ Dicha consideración no se aplica cuando el demandante no es la parte más débil del contrato —es decir, el consumidor— sino una agencia de cobro profesional. ²⁰

61. Por último, es probable que las condiciones generales aplicables a la venta del billete previeran una cláusula de competencia. De ser así, su validez debería apreciarse a la luz de las disposiciones del artículo 23 y, en su caso, del artículo 17 del Reglamento Bruselas I. ²¹

62. Por consiguiente, considero que de la información disponible se desprende que no puede descartarse totalmente la competencia internacional de los tribunales húngaros para conocer de la reclamación de indemnización en el marco del Reglamento sobre los pasajeros aéreos sobre la base del Reglamento Bruselas I, si bien ni este Tribunal ni la Kúria tienen en su poder información que aclare tal competencia. Sí cabe afirmar que la competencia no puede determinarse sobre la base del Convenio de Montreal y que se necesitaría información adicional para determinar la competencia sobre la base del Reglamento Bruselas I.

17 — Véase el punto 9 anterior.

18 — En cambio, el artículo 14, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I) (DO L 177, p. 6) prevé: «Las relaciones entre el cedente y el cesionario, o entre el subrogante y el subrogado de un derecho contra otra persona (“el deudor”), se regirán por la ley que, en virtud del presente Reglamento, se aplique al contrato que les ligue». Lamentablemente, tal norma de conflicto de leyes no ayuda con la cuestión independiente de la competencia para conocer de la reclamación contra Lufthansa. De ser así, el asunto habría sido sencillo, dado que el contrato de cesión entre Flight Refund y la pasajera establece que el Derecho húngaro regulará los asuntos no previstos en el contrato y que cualquier controversia que pueda surgir entre las partes será competencia exclusiva del Budai Központi Kerületi Bíróság (Tribunal central del distrito de Buda). Sin embargo, a pesar de que, en virtud del artículo 14, apartado 2, del Reglamento n° 593/2008, el Derecho húngaro deberá, por tanto, determinar «las condiciones de oponibilidad de la cesión o subrogación al deudor», considero que éste no puede extenderse de forma que someta a Lufthansa, que no es parte de dicho contrato, a un tribunal cuya competencia no se desprende del Reglamento Bruselas I.

19 — Se aplican normas similares cuando se trata de acciones ejercitadas por el tomador del seguro, el asegurado o un beneficiario contra una compañía aseguradora, o por un trabajador contra su empresario. El considerando 13 del Reglamento Bruselas I expone claramente que todas estas disposiciones tienen por objeto proteger a la parte más débil mediante normas de competencia más favorables.

20 — En su sitio de Internet, Flight Refund se autodefine como «Su asistente legal» y como especialista en casos de ejecución de cobro. Asimismo, en el sitio de Internet se anuncia que Flight Refund opera en la actualidad como «Flight Refund Kft.», sociedad de responsabilidad limitada con domicilio social en Hungría y sede central en Budapest, y que es un agente vinculado a PannonHitel Zrt., sociedad privada también domiciliada en Hungría. Sin embargo, desde mi punto de vista, el cambio de domicilio social resulta irrelevante porque i) el procedimiento fue incoado por Flight Refund Ltd, con domicilio social en el Reino Unido, y ii) puesto que una sociedad de responsabilidad limitada no es un consumidor, su lugar de establecimiento no puede determinar la competencia.

21 — Véase el punto 10 anterior.

63. La Kúria ha comunicado al Tribunal de Justicia que no está facultada para practicar pruebas en relación con el fondo del asunto. Si bien no corresponde al Tribunal de Justicia interpretar el Derecho húngaro, me resulta verosímil que las disposiciones que cita la Kúria y que figuran en los anteriores puntos 29 y ss. no impidan que se practiquen pruebas sobre la cuestión de la admisibilidad. En cualquier caso, considero que, según jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia, la Ley de enjuiciamiento civil húngara debe interpretarse de manera que respete plenamente las disposiciones del Derecho de la Unión, incluidas las que regulan la competencia.²²

64. Si un examen completo de todos los hechos pertinentes para la cuestión de la competencia a la luz del Reglamento Bruselas I demostrase la competencia de los tribunales húngaros para conocer de la reclamación de Flight Refund contra Lufthansa sobre la base de la interpretación realizada por el Tribunal de Justicia del Reglamento sobre los pasajeros aéreos, no se plantearían las dificultades expuestas por la Kúria.

65. Por tanto, asumiré en lo sucesivo que dicho examen se ha llevado a cabo y que se ha concluido que dichos tribunales no son competentes para conocer de la reclamación. En tales circunstancias, la Kúria simplemente no está en condiciones de designar un tribunal competente del Estado miembro de origen ante el que el proceso pueda continuar con arreglo a las normas del proceso civil ordinario, como establece el artículo 17, apartado 2, del Reglamento PME.

66. Sin embargo, la historia no finaliza con la expedición imprudente del requerimiento europeo de pago por parte de la notaria.

67. Dicho requerimiento fue enviado a Lufthansa, que presentó un escrito de oposición. Aunque no se le exigía, Lufthansa indicó el motivo por el que denegaba su responsabilidad, a saber, que no era el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en cuestión. Si se pudiera considerar que dicha manifestación equivale a una comparecencia en el sentido del artículo 24 del Reglamento Bruselas I, podría haber determinado la competencia de los tribunales húngaros.²³ No obstante, el Tribunal de Justicia ha declarado que la presentación de un escrito de oposición contra un requerimiento europeo de pago, incluso acompañado de alegaciones sobre el fondo del asunto, no puede considerarse como una comparecencia en el sentido del artículo 24 del Reglamento Bruselas I.²⁴

68. El efecto del escrito de oposición es, en primer lugar, que el requerimiento europeo de pago no pueda ser declarado ejecutivo con arreglo al artículo 18 del Reglamento PME y, en segundo lugar, que el proceso continúe ante los «órganos jurisdiccionales competentes del Estado miembro de origen» con arreglo al artículo 17, apartado 1, de ese Reglamento.

69. Por tanto, parece que la reclamación presentada por Flight Refund estará en el limbo hasta que se pueda reanudar el procedimiento. Se ha expedido un requerimiento europeo de pago que no puede declararse ejecutivo. El Reglamento PME dispone claramente que el proceso debe continuar en el Estado miembro de origen, es decir, Hungría.

22 — Véase, en relación con el Convenio de Bruselas, que precedió al Reglamento Bruselas I, la sentencia Hagen (C-365/88, EU:C:1990:203), apartado 20 y la jurisprudencia citada. Véase asimismo, a modo de ejemplo relacionado con el Reglamento (CE) n.º 2201/2003 del Consejo, de 27 de noviembre 2003, relativo a la competencia, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia matrimonial y de responsabilidad parental, por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1347/2000 (DO L 338, p. 1), la sentencia Purrucker (C-256/09, EU:C:2010:437), apartado 99 y la jurisprudencia citada.

23 — Véase el punto 11 anterior.

24 — Sentencia Goldbet Sportwetten (C-144/12, EU:C:2013:393), apartados 38 a 41.

70. Claramente ése es el camino que debe seguirse si se parte del postulado de que los tribunales de ese Estado miembro son internacionalmente competentes para conocer de la reclamación, lo cual sucede, en principio, si la autoridad que expidió el requerimiento europeo de pago examinó correctamente su propia competencia con arreglo a los artículos 6 y 8 del Reglamento PME. Sin embargo, parece que el legislador no ha previsto la posibilidad de que los tribunales de un Estado miembro de origen no sean internacionalmente competentes para conocer de la reclamación subyacente.

71. Además, considero que si bien el artículo 1, apartado 2, del Reglamento PME dispone que el Reglamento no obstará para que un demandante reclame un crédito mediante el recurso a otro proceso, esto no puede interpretarse en el sentido de que permite que, paralelamente, la reclamación continúe o el requerimiento se declare ejecutivo en otro procedimiento, lo que podría dar lugar a una doble ejecución. Es más, parece que el artículo 27 del Reglamento Bruselas I impide que cualquier otro tribunal conozca de la demanda mientras no se ponga fin al proceso monitorio europeo.

72. Tal como he propuesto²⁵ y como se ha indicado en las observaciones presentadas al Tribunal de Justicia, la normativa no prevé una solución específica en circunstancias como las del litigio principal. Por consiguiente, es preciso encontrar una solución que sea compatible con la normativa y que permita poner fin al proceso monitorio europeo, que Flight Refund presente su reclamación (si aún lo desea) y que Lufthansa pueda defenderse en un foro competente en el sentido del Reglamento Bruselas I.

73. Lufthansa no planteó la cuestión de la falta de competencia territorial de la notaria en su escrito de oposición. Sin embargo, aunque lo hubiera hecho, no veo en qué habría podido modificar la situación procesal. En mi opinión, el efecto del escrito de oposición, que no está diseñado para incluir una declaración relativa a los motivos de oposición, habría sido el mismo en las circunstancias efectivas del litigio principal: la reclamación aún tendría que seguir su curso ante los tribunales competentes del Estado miembro de origen y persistiría la imposibilidad de determinar el tribunal competente.

74. Con arreglo al artículo 20, apartado 2, del Reglamento PME, Lufthansa podría quizás haber planteado la cuestión de la competencia territorial de la notaria después de la expiración del plazo para presentar oposición (y por tanto, tácitamente, una vez que el requerimiento europeo de pago se hubiera declarado ejecutivo), basándose en que es «evidente que dicho requerimiento se ha expedido de forma manifiestamente errónea, habida cuenta de los requisitos establecidos en [dicho] Reglamento», concepto que, en mi opinión, debe entenderse inclusivo de la expedición por una autoridad manifiestamente carente de competencia internacional con arreglo al Reglamento Bruselas I. Esto habría entrañado solicitar la revisión del requerimiento europeo de pago por parte del «órgano jurisdiccional competente del Estado miembro de origen», que habría estado obligado a declarar el requerimiento europeo de pago nulo y sin efecto si hubiera concluido que la revisión estaba justificada. Y aquí habría acabado el proceso (sin perjuicio de que se volviese a presentar la reclamación en un foro competente, en el marco del mismo procedimiento o de un procedimiento distinto).

75. No quiero decir con esto que Lufthansa debería haber seguido esta línea de actuación —desde el punto de vista comercial, parece poco probable que le hubiera interesado hacerlo—. Sin embargo, considero que merece la pena detenerse a examinar esta situación y compararla con la del litigio principal.

25 — Véase el punto 49 anterior.

76. Cuando el demandante solicita una revisión con arreglo al artículo 20, apartado 2, del Reglamento PME, resulta evidente, en primer lugar, que siempre debe haber un «órgano jurisdiccional competente del Estado miembro de origen» para realizar dicha revisión, aunque —como a veces puede ocurrir— no exista en dicho Estado un tribunal competente para conocer de la reclamación subyacente. De no ser así, resultaría imposible corregir situaciones en las que un requerimiento de pago europeo ha sido expedido por una autoridad que carece de competencia internacional, y debe ser posible hacerlo.

77. Asimismo, es evidente que, en la medida en que el Reglamento PME no aborda la cuestión de la identificación del tribunal competente, esa cuestión se rige por el Derecho nacional con arreglo al artículo 26 de este Reglamento. Por tanto, en Hungría, ese Derecho nacional²⁶ debe interpretarse de forma que, si la designación del tribunal competente no se deriva automáticamente, por ejemplo, del lugar de establecimiento del notario que expidió el requerimiento europeo de pago, la Kúria debe estar a la vez autorizada y obligada a designar el tribunal competente. En caso de que el requerimiento se haya expedido de forma errónea, ese tribunal debe poner fin al proceso, declarando el requerimiento nulo y sin efecto. Sin embargo, en esta situación, el tribunal competente no es aquel competente para conocer de la reclamación subyacente. Es el tribunal competente para la revisión de la legalidad del requerimiento europeo de pago.

78. Ésa es también, fundamentalmente, la situación que se plantea en el litigio principal. En principio, en virtud de sus obligaciones dimanantes de la Ley húngara de enjuiciamiento civil, en relación con las disposiciones del artículo 17, apartado 1, del Reglamento PME y de su deber de garantizar la plena eficacia de las normas de competencia del Derecho de la Unión, la Kúria está obligada a designar un tribunal competente para conocer de la reclamación subyacente. Para ello, debe examinar todos los hechos pertinentes para la determinación de la competencia. El único caso en el que no puede realizar tal designación es cuando se establece la falta de competencia internacional de los tribunales húngaros.

79. Por tanto, lo lógico en tal situación sería designar al tribunal que habría sido competente para revisar la validez del requerimiento europeo de pago en caso de que el demandado hubiera solicitado su revisión con arreglo al artículo 20, apartado 2, del Reglamento PME y que sea asimismo materialmente competente para conocer de las demandas de este tipo. A continuación, con arreglo al artículo 26, apartado 1, del Reglamento Bruselas I, dicho tribunal debería declararse incompetente de oficio para tramitar la reclamación, a menos que el demandado hubiera comparecido con otro fin distinto al de impugnar su competencia. En ese momento, el demandante podría, si así lo deseara, defender su pretensión en otro foro competente. En caso de que el demandado compareciera con cualquier otro fin, la competencia del tribunal se establecería con arreglo al artículo 24 del Reglamento Bruselas I y el proceso podría continuar con arreglo al artículo 17 del Reglamento PME.

80. Considero que esta solución, que se corresponde en términos generales con la prevista en la segunda cuestión planteada por la Kúria, no entra en ningún caso en conflicto con ninguna normativa pertinente. Ciertamente podría plantear problemas si no pudiera identificarse ningún tribunal que fuese tanto competente para revisar la validez del requerimiento europeo de pago como materialmente competente para conocer de las demandas de este tipo.

81. La otra solución que la Kúria contempla en su primera cuestión implicaría que la propia Kúria llevase a cabo una revisión de oficio del requerimiento europeo de pago. Si bien lograría efectivamente el resultado que obviamente se exige de una manera que no dista significativamente de la otra solución, considero que se ajusta de manera menos precisa a las disposiciones del Reglamento PME, en la medida en que el artículo 20 de dicho Reglamento no contempla la revisión de oficio, sino únicamente la revisión a petición del demandado.

26 — El sitio de Internet «Ejecución Judicial en Europa» (http://www.europe-eje.eu/sites/default/files/pj/dossiers/ipe_hongrie_english.pdf) relativo al proceso monitorio europeo en Hungría se limita a afirmar que: «la revisión prevista en el artículo 20, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1896/2006 se rige por la normativa húngara sobre la admisibilidad de la reapertura del procedimiento (Ley de enjuiciamiento civil)».

Observaciones finales

82. En el presente asunto, la cantidad controvertida en el litigio principal es pequeña,²⁷ aunque reconozco que en otros procesos monitorios europeos pueden entrar en juego cantidades mucho más elevadas. No obstante, en todas las situaciones comparables, la solución definitiva al problema planteado es evidente: en interés de todas las partes, debe ponerse fin al proceso monitorio europeo a fin de permitir que se presente la demanda, si así se desea, ante un tribunal competente. Si el problema se hubiera planteado ante un tribunal inferior, es bastante factible que se hubiera encontrado una solución pragmática que no exigiese que este Tribunal se pronunciase con carácter prejudicial.

83. No obstante, esta cuestión debe ser dirimida por un órgano jurisdiccional cuyas decisiones no son susceptibles de ulterior recurso judicial de Derecho interno y que, por consiguiente, con arreglo al artículo 267 TFUE, párrafo tercero, está obligado a someter la cuestión con carácter prejudicial. La Kúria ha cumplido fielmente con esta obligación. En consecuencia, aunque, en mi opinión, cualquiera de las dos soluciones que la propia Kúria identifica podría haber proporcionado un resultado satisfactorio, el asunto ha tenido que ser examinado de forma pormenorizada por el Tribunal de Justicia.

84. Considero que éste es, por excelencia, el tipo de caso para el que hubiera resultado apropiado un análisis menos detallado —ya sea a través del procedimiento de «luz verde» a menudo defendido por mi predecesor en el cargo, Sir Francis Jacobs,²⁸ o a través de cualquier otro mecanismo—. Habida cuenta del aumento de la carga de trabajo al que está sometido el Tribunal de Justicia y de la celeridad con la que se exige que facilite una respuesta a los órganos jurisdiccionales nacionales, quizás sea útil reabrir el debate a este respecto.

Conclusión

85. Habida cuenta del conjunto de consideraciones anteriores, propongo al Tribunal de Justicia que responda de la siguiente manera a las cuestiones planteadas por la Kúria:

«El Reglamento (CE) n.º 1896/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, por el que se establece un proceso monitorio europeo debe interpretarse en el sentido de que, cuando

- a) un requerimiento europeo de pago ha sido expedido por un tribunal o por una autoridad de un Estado miembro pero no puede identificarse ningún criterio para establecer la competencia territorial de los tribunales de dicho Estado miembro para conocer de la demanda presentada,
- b) el demandado ha presentado un escrito de oposición de manera que, con arreglo al artículo 17, apartado 1, del Reglamento n.º 1896/2006, el proceso debe continuar ante los tribunales competentes de dicho Estado miembro con arreglo a las normas del proceso civil ordinario, y
- c) se solicita a un tribunal superior, con arreglo a estas normas, que designe el tribunal competente,

27 — Se reclama principalmente la cantidad de 600 euros. En virtud del contrato de cesión celebrado entre Flight Refund y la pasajera, Flight Refund tiene derecho al 25 % de dicha cantidad (150 euros) en caso de que la reclamación prospere, y a nada en caso de que no prospere. En estas circunstancias, resulta poco sorprendente que Flight Refund no haya realizado ningún esfuerzo concreto ni ningún gasto para prestar asistencia a la Kúria o al Tribunal de Justicia con objeto de resolver el problema planteado, debido, en parte, a un descuido del legislador y, en parte, a la falta de rigor profesional de la propia Flight Refund, de su abogada y de la notaria que expidió el requerimiento europeo de pago. Por otra parte, habida cuenta de la cantidad en juego y de su firme convicción de estar, en cualquier caso, completamente libre de responsabilidad, no es de extrañar que Lufthansa no haya mostrado mayor empeño a este respecto.

28 — Véase, por ejemplo, su discurso «*The European Courts and the UK — What Future? A New Role for English Courts*» pronunciado en la decimotercera conferencia anual del Law Reform Committee, el 18 de noviembre de 2014 (<http://www.barcouncil.org.uk/media-centre/speeches,-letters-and-reports/speeches-of-interest/>).

el tribunal superior debe designar un tribunal que habría sido competente para revisar la validez del requerimiento europeo de pago en caso de que el demandado hubiese solicitado su revisión con arreglo al artículo 20, apartado 2, del Reglamento n.º 1896/2006 y que también sea materialmente competente para conocer de las demandas de este tipo.»