

ANÁLISIS



Procesal y arbitraje

¿Competencia de los tribunales de Madrid o de los de Barcelona para conocer de la acción de un pasajero frente a una compañía aérea?
La respuesta, en el Convenio de Montreal

En la Unión Europea, el Convenio de Montreal se aplica también a los casos en los que el transporte se lleva a cabo en el interior de un Estado miembro.

ELISA TORRALBA MENDIOLA

Profesora titular de Derecho Internacional Privado
de la Universidad Autónoma de Madrid
Consejera académica de Gómez-Acebo & Pombo

Conclusiones del abogado general de 26 de febrero del 2026, asunto C876/24

Estas conclusiones se presentan en el marco de una petición de decisión prejudicial planteada por el Juzgado de Primera Instancia número 1 de Fuenlabrada en el litigio entre I. G. V., persona física con domicilio en Fuenlabrada, y Vueling Airlines, S. A., con domicilio social en Viladecans (Barcelona). Las partes celebraron un contrato de transporte aéreo relativo a un vuelo de Madrid a Barcelona. El contrato se celebró desde el domicilio de I. G. V. a través de una plataforma independiente de venta en línea. Como servicio adicional, I. G. V. contrató de modo presencial, en el aeropuerto de Madrid, la facturación del equipaje. A su llegada a Barcelona, I. G. V. constató que dicho equipaje se había perdido y, dado que tenía que continuar su viaje con un vuelo a Roma, se trasladó a esta ciudad sin haber podido recuperarlo. I. G. V. no aporta información sobre la contratación del segundo vuelo ni sobre un eventual vuelo de regreso de Roma a Madrid, por lo que el juez de Fuenlabrada parte de la presunción de que en este caso no hubo un «transporte internacional» a los efectos del artículo 1 del Convenio de Montreal y se plantea dudas sobre su competencia para conocer del litigio. La cuestión que se suscita no es de competencia judicial internacional, sino de reparto territorial de la competencia: el tribunal remitente entiende que, si se aplica el Convenio de Montreal, la competencia corresponde a los tribunales de Barcelona, pero que, de no ser así, la Ley de Enjuiciamiento Civil conduce a los de Madrid del domicilio de I. G. V., dada la condición de consumidor de éste.

El artículo 33.1 del Convenio de Montreal ofrece a los pasajeros que deseen demandar al transportista cuatro foros alternativos: a) el tribunal del domicilio del transportista; b) el tribunal de su oficina principal; c) el tribunal

del lugar en que tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato, y d) el tribunal del lugar de destino.

La primera cuestión que se analiza es si esta disposición se aplica también en los casos en los que el transporte se desarrolla dentro de un único Estado. En la Unión Europea, el artículo 3.1 del Reglamento 2027/97, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente, prevé que «la responsabilidad de una compañía aérea comunitaria en relación con el transporte de pasajeros y su equipaje se regirá por todas las disposiciones del Convenio de Montreal relativas a dicha responsabilidad» y añade que «también hace extensiva la aplicación de dichas disposiciones al transporte aéreo en el interior de un Estado miembro». Ante la duda de qué se entiende por *disposiciones pertinentes* y si en ellas se incluyen las reglas de competencia del artículo 33 del Convenio de Montreal, la posición del abogado general es que la remisión del artículo 3.1 del Reglamento 2027/97 tiene por objeto el conjunto de las disposiciones del capítulo III del Convenio de Montreal relativas a la responsabilidad de las compañías aéreas, incluidas las referidas a las normas de competencia del artículo 33 de dicho convenio. Ello es así porque el reglamento tiene por objeto someter la responsabilidad de las compañías aéreas a un régimen único, tanto respecto a los transportes internacionales como a los nacionales dentro de la Unión. Las normas de competencia forman parte de la solución global prevista por el Convenio de Montreal dirigida a eliminar los conflictos de leyes y de jurisdicciones y a establecer un régimen de responsabilidad previsible, protegiendo a los pasajeros y permitiendo a las compañías aéreas una mejor gestión de los riesgos. De ello se sigue que tanto las normas sustantivas como las procesales del Convenio de Montreal son aplicables al transporte aéreo dentro de un Estado miembro y que la

determinación de los órganos jurisdiccionales territorialmente competentes para conocer de una acción de indemnización de daños contra una compañía aérea de la Unión se rige por el artículo 33 del Convenio de Montreal también para el transporte en el interior de un Estado miembro de la Unión.

El artículo 33.1 del Convenio de Montreal determina no sólo el Estado jurídicamente competente para conocer de un asunto, sino también el órgano jurisdiccional que, entre los que tienen su sede en dicho territorio, puede declararse competente *ratione loci*, en virtud de criterios de vinculación precisos. El foro del «lugar en que [el transportista] tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato» ha suscitado numerosas dificultades de interpretación y la jurisprudencia nacional (de los distintos Estados parte del convenio) no es uniforme, ya que en algunos casos ha entendido que incluye al órgano jurisdiccional del lugar de la residencia principal y permanente del pasajero, mientras que en otros esa posibilidad se ha rechazado. El abogado general propone una interpretación no extensiva basándose en el análisis de las negociaciones conducentes a la adopción del Convenio de Montreal, en su tenor literal y en la constatación de que la consecuencia de una interpretación amplia sería que la mera posibilidad de acceder a una plataforma de venta en línea justificaría la competencia de los órganos jurisdiccionales de la residencia principal y permanente de cada pasajero, lo que resultaría contrario a los objetivos de previsibilidad y de seguridad jurídica en la determinación de los tribunales territorialmente competentes que persigue el artículo 33 del convenio. El abogado general admite que esta interpretación no es la más protectora para los pasajeros, pero recuerda que el Derecho del transporte aéreo es un Derecho especial y que se ha considerado tradicionalmente que los pasajeros

forman parte de una categoría particular de consumidores a los que otras normas tampoco garantizan la posibilidad de demandar en su domicilio en cualquier circunstancia. Por eso, propone al Tribunal de Justicia que responda a la segunda cuestión prejudicial planteada por el tribunal de Fuenlabrada que el artículo 33.1 del Convenio de Montreal debe interpretarse en el sentido de que el «lugar en que [el transportista] tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato» no incluye la residencia principal y permanente del pasajero cuando el contrato se ha celebrado en línea.

El criterio competencial analizado («el lugar en que el transportista tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato») se refiere al «contrato de transporte aéreo» y no a los accesorios a éste. En el contexto de un transporte aéreo de pasajeros, el transporte de equipaje siempre es accesorio al transporte del pasajero, del que constituye una condición previa. Carece de importancia que esa prestación se considere un «servicio» accesorio a un único contrato de transporte aéreo de pasajeros o se califique de «contrato» accesorio al contrato principal de transporte aéreo de pasajeros. Una prestación o un contrato accesorio no puede considerarse determinante para identificar el lugar en que el transportista tiene una oficina por cuyo conducto «se ha celebrado el contrato». Esta interpretación está en consonancia con la finalidad que persigue el Convenio de Montreal consistente no sólo en «asegurar la protección de los intereses de los usuarios del transporte aéreo internacional», sino también en alcanzar «una mayor armonización y codificación de ciertas reglas que rigen [ese] transporte [...] para lograr un equilibrio de intereses equitativo». En consecuencia, se propone al Tribunal de Justicia que responda a la tercera cuestión prejudicial que el artículo 33.1 del Convenio de Montreal debe interpretarse en el sentido de que «el

lugar en que el transportista tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado “el contrato”» hace referencia al lugar de contratación de la prestación principal de transporte aéreo y no al lugar de contratación del servicio accesorio del que deriva la responsabilidad del transportista si este último lugar fuera distinto.

No obstante, y pese a que no resultaba estrictamente necesario porque con lo anterior ya se había dado respuesta a las cuestiones planteadas, el abogado general se pregunta sobre la interpretación de la expresión oficina por cuyo conducto, pues cree que debe conducir a permitir que se ejerza una acción ante los tribunales del país en que se adquirió el billete si el transportista tiene en él presencia comercial. Desde este punto de vista, la mera creación de una página web no implica presencia en un Estado; tampoco el lugar de expedición del billete es relevante a estos efectos, sino que se requiere una instalación permanente y reconocible de la compañía aérea, ubicada en un lugar en que el pasajero pueda entrar en contacto con ella. En la actualidad han desaparecido casi por completo los locales físicos gestionados por las compañías aéreas o por su cuenta y la compra de billetes de avión se

ha digitalizado, por lo que cabe interpretar que en caso de que el contrato se celebre en línea, el lugar relevante es el aeropuerto en que la compañía aérea registra a los pasajeros y factura su equipaje, directamente o en virtud de un acuerdo comercial con otra compañía (una compañía aérea que presta servicios de transporte con origen o destino en un país desde un aeropuerto instalará en él diversos mostradores y contratará personal, que estará además autorizado, en nombre y por cuenta de la compañía aérea, a ofrecer a los pasajeros servicios complementarios del vuelo; el aeropuerto es, además, un centro de actividad donde el transportista realiza operaciones en estrecha vinculación con la venta de billetes de avión). El abogado general afirma que esta interpretación no resulta incoherente con la consideración realizada previamente de que para fijar la competencia no hay que atender a la prestación accesorio, sino a la principal porque, si bien es cierto que la adquisición de los billetes de avión no se realizó formalmente en los mostradores gestionados en nombre y por cuenta de la compañía aérea, también lo es que el personal de una compañía aérea que tiene locales o mostradores en un aeropuerto participa en la relación jurídica entre dicha compañía y el pasajero de que se trate.