



***TRIBUNAL SUPREMO
ACUERDO
SALA DE LO CIVIL***

FECHA DEL ACUERDO: 15/04/2026

Acuerdo del Pleno no Jurisdiccional de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 15 de abril sobre los criterios de competencia judicial internacional y de competencia territorial interna en las acciones relacionadas con el transporte aéreo de pasajeros.

MATERIA: ACUERDOS DEL PLENO

Nº DE ACUERDO:

ACUERDO

I.- Antecedentes

En la resolución por esta sala de varios conflictos relacionados con la jurisdicción de los tribunales españoles y con la competencia territorial interna para conocer de reclamaciones de cantidad derivadas del transporte aéreo de pasajeros, hemos detectado un incremento del número de conflictos que remiten los juzgados y, al mismo tiempo, falta de claridad en la explicación de la razón decisoria de cada caso, lo que provoca, a su vez, una dosis de inseguridad jurídica que retroalimenta el planteamiento de nuevos conflictos.

En la resolución de dichos conflictos, el orden de cuestiones a examinar debería ser el siguiente:

- (i) determinar si existe algún elemento de extranjería;
- (ii) determinar la norma material aplicable a la pretensión ejercitada;
- (iii) si concurre un elemento de extranjería, conocer el régimen de competencia judicial internacional resulta de dicha norma;
- (iv) decidir cómo incide ese régimen de competencia judicial internacional en la eventual determinación de la competencia territorial interna;
- (v) tratar como conflictos de competencia interna los relacionados con vuelos domésticos en los que la aerolínea sea una empresa española.

Este Acuerdo tiene por objeto, precisamente, clarificar el tratamiento de esta concreta modalidad de conflictos de competencia.

II. Premisas para el planteamiento y resolución de este tipo de conflictos con elementos de extranjería

La primera cuestión a valorar será si el conflicto de competencia cuenta o no con un elemento transfronterizo, que puede proceder del lugar de salida o de llegada del vuelo o del domicilio de la aerolínea.

Si no apreciamos ningún elemento transfronterizo, se aplicará el apartado de este Acuerdo dedicado a los vuelos domésticos.

Si, por el contrario, concurre un elemento de extranjería, será especialmente importante identificar previamente la norma material que fundamenta la pretensión ejercitada, y determinar si se basa: (i) en el Reglamento (CE) nº 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 (en adelante, Reglamento 261/2004); (ii) en el Convenio de Montreal de 29 de mayo de 1999 (en adelante, CM); (iii) conjuntamente en ambas normas; y (iv) de forma exclusiva o concurrente con cualquiera de las normas indicadas, en el título contractual.

III.- El Reglamento 261/2004

El Reglamento 261/2004, que establece un sistema autónomo de compensación a tanto alzado, independiente de la prueba de daños, aunque no excluye (art. 12) una compensación suplementaria, se aplica (art. 3):

- a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones del Tratado
- a los pasajeros que partan de un aeropuerto situado en un tercer país con destino a otro situado en el territorio de un Estado miembro, cuando el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en cuestión sea un transportista comunitario.

Como el Reglamento 261/2004 no contiene reglas propias de competencia, será aplicable el Reglamento (UE) n.º 1215/2012 (*Bruselas I bis*), que establece los siguientes foros electivos:

1.- El foro del domicilio del demandado (art. 4), que podrá ser el de una sucursal solo si se cumplen los requisitos exigidos por el TJUE, esto es, existencia de un centro de operaciones que se manifiesta de forma duradera hacia el exterior como la prolongación de una casa matriz, dotado de una dirección y de un equipamiento material que le permita negociar con terceros, e intervención de dicha sucursal en la relación jurídica.

2.- El foro del lugar de prestación del servicio (art. 7.1.b), que, según doctrina reiterada del TJUE, se identifica tanto con el lugar de salida como con el lugar de llegada del vuelo (si se trata de vuelos en conexión, ha de tenerse en cuenta la STJUE de 7 de marzo de 2018. C-174/16 y acumulados, que admite también como lugar de llegada el del segundo vuelo).

La aplicación de estos foros ha de sujetarse a estas cuatro reglas:

1ª) No estamos ante fueros imperativos. Cabe la prórroga de la jurisdicción o sumisión tácita (art. 26), por lo que el tribunal que reciba la demanda no puede plantear de oficio su falta de competencia. Debe emplazar a la parte demandada y solo podrá cuestionar su competencia si la aerolínea discute la competencia a través de la oportuna declinatoria. Si el Juzgado inicia prematuramente el trámite de audiencia, previo a apreciar su falta de competencia, el silencio de la aerolínea no tiene ningún valor como sumisión tácita.

2ª) Los criterios de competencia internacional determinan también la competencia territorial interna.

3ª) No se aplican las reglas especiales previstas para los contratos celebrados por los consumidores (art. 17), salvo que se trate de un viaje combinado. Por ello, el domicilio del pasajero no puede fundar la competencia, ni tampoco la competencia judicial internacional de los tribunales españoles.

4ª) La cesión de crédito realizada por el pasajero no tiene incidencia en la determinación del tribunal competente.

IV. El Convenio de Montreal

El Convenio de Montreal regula la responsabilidad del transportista por daños individualizados derivados del retraso (art. 19), pérdida, destrucción o

daño en el equipaje (art. 18) y también por daños personales, muerte y lesiones (art. 17).

La responsabilidad por retraso es compartida con el Reglamento 261/2004, pero no se trata ya de una compensación a tanto alzado, sino de una indemnización basada en un sistema de responsabilidad cuasi-objetiva que requiere la prueba de los daños y que el transportista puede eludir si prueba que adoptó todas las medidas necesarias para evitar el daño o la imposibilidad de adoptar dichas medidas.

La competencia para la interpretación del Convenio, que forma parte del derecho derivado, corresponde al TJUE, que ha reiterado la necesidad de una interpretación autónoma. El convenio forma parte del derecho de la Unión porque ha sido ratificado como tal.

El art. 33 establece un sistema propio, exclusivo e imperativo de competencia judicial internacional. El tribunal debe controlar de oficio dicha competencia y para ello tendrá en cuenta que la acción deberá ejercitarse, a elección del demandante, ante los tribunales:

- del domicilio del transportista,
- de su oficina principal,
- del lugar donde tenga una oficina por cuyo conducto se celebró el contrato,
- del lugar de destino.

El artículo 33.2 introduce un fuero adicional, limitado a los supuestos de muerte o lesiones del pasajero, en los que la acción podrá ejercitarse también donde el pasajero tiene su residencia principal y permanente en el momento del accidente.

El Convenio de Montreal también designa la competencia territorial interna.

V. Pretensiones acumuladas o concurrentes fundadas en el Reglamento (CE) N.º 261/2004 y en El Convenio de Montreal

La compatibilidad entre ambos instrumentos y la posibilidad de acumular pretensiones está expresamente reconocida en el art. 12 del Reglamento n.º 261/2004. El TJUE ha resuelto que en tales casos debe aplicarse la doctrina del “*dépeçage*”, esto es, cada pretensión debe seguir su propio régimen de competencia.

Aunque, como regla general, este problema no aflorará en los conflictos de competencia, en aplicación del principio de autonomía procesal de los Estados miembros, lo razonable es una interpretación del art. 12 del Reglamento 261/2004 que permita reclamar en una misma demanda las indemnizaciones a tanto alzado del Reglamento y las del Convenio de Montreal. El art. 73 LEC exige como requisito de la acumulación de acciones que el tribunal que deba entender de la acción principal posea jurisdicción y competencia por razón de la materia o por razón de la cuantía para conocer de la acumulada o acumuladas, sin mencionar la competencia territorial. El órgano competente se determinará, entonces, por los criterios el art. 53.1 LEC.

VI.- La contratación online y la cuestión prejudicial C-876/24

Se encuentra pendiente ante el TJUE la cuestión prejudicial C-876/24, que plantea si, en supuestos de contratación online, el domicilio del pasajero puede considerarse “oficina del transportista por cuyo conducto se ha celebrado el contrato” a efectos del artículo 33.1 del Convenio de Montreal. Cuando el TJUE resuelva esta cuestión se actualizará, de ser necesario, este Acuerdo.

VII.- Los vuelos domésticos

En los supuestos de vuelos puramente domésticos, esto es, aquellos con origen y destino en territorio español y operados por transportistas domiciliados en España, no resulta de aplicación el Reglamento (UE) n.º 1215/2012. En tales casos, la competencia se rige exclusivamente por las normas de competencia territorial internas previstas en la Ley de Enjuiciamiento Civil, sin que se planteen cuestiones relativas a la competencia

judicial internacional. Sí se aplica, a efectos sustantivos, el Reglamento 261/2004.

VIII. Conclusiones

1.- Vuelos puramente domésticos

En los vuelos con origen y destino en España, operados por un transportista español, no existe elemento internacional. En consecuencia:

- no resulta aplicable el Reglamento Bruselas I bis;
- el Convenio de Montreal no interviene en materia competencial;
- la competencia se rige exclusivamente por la LEC, en conexión con la LOPJ.

En estos casos, si el demandante ostenta la condición de consumidor, se aplicarán los foros previstos en los arts. 52.2 y 52.3 LEC.

2.- Vuelo doméstico operado por una aerolínea extranjera, vuelo intracomunitario o vuelo con salida desde aeropuerto comunitario (independientemente del aeropuerto de destino) sea cual sea la nacionalidad del transportista que lo opera:

- Si el transportista está domiciliado en un Estado miembro, resulta aplicable el Reglamento 1215/2012.
- Si se trata de un transportista extracomunitario, la competencia internacional se determina por el art. 22 LOPJ, en conexión con el art. 33 del Convenio de Montreal, que, según el TJUE, designa también la competencia territorial interna.

3.- Vuelo con salida desde aeropuerto extracomunitario y llegada a aeropuerto comunitario operado por transportista comunitario

Se aplican los mismos criterios del supuesto anterior

4.- Vuelo con salida desde aeropuerto extracomunitario operado por transportista extracomunitario (exento del Reglamento 261/2004), aunque tenga como destino un aeropuerto comunitario:

- Le será aplicable solo el Convenio de Montreal

- A efectos sustantivos, el Convenio podrá verse complementado con el título contractual

IX. Difusión

Para la adecuada difusión y publicidad del presente Acuerdo se remitirá copia del mismo al Centro de Documentación Judicial, para su inclusión en la página web www.poderjudicial.es.

En Madrid, a 15 de abril de 2026.