



## COMUNICADO DE PRENSA n.º 25/26

Luxemburgo, 26 de febrero de 2026

Conclusiones del Abogado General en el asunto C-876/24 | Vueling Airlines (Órgano jurisdiccional competente en caso de contrato de transporte aéreo nacional celebrado en línea)

### **Competencia judicial: según el Abogado General Spielmann, cuando el billete de avión se compre en línea, la residencia del pasajero no puede determinar el órgano jurisdiccional del lugar en que el transportista tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato de transporte aéreo**

*Dada la transformación del sector aéreo, el Abogado General propone que se considere que ese órgano jurisdiccional, ante el que el pasajero puede ejercitar una acción de indemnización de daños contra una compañía aérea, es el del lugar en que se encuentra el aeropuerto en el que esa compañía, directamente o a través de otra compañía, registra a los pasajeros y factura su equipaje*

Una pasajera compró un billete de avión para un vuelo Madrid-Barcelona de la compañía aérea Vueling Airlines (domiciliada en Barcelona). El billete se compró desde el domicilio de la pasajera en Fuenlabrada (Madrid) a través de una plataforma independiente de venta en línea. En el aeropuerto de Madrid, la pasajera añadió la facturación del equipaje como servicio adicional al vuelo. El equipaje se perdió.

La pasajera presentó ante un juzgado de Fuenlabrada una demanda de indemnización por los daños y perjuicios derivados de la pérdida del equipaje. El juez español alberga diversas dudas sobre la interpretación del Convenio de Montreal,<sup>1</sup> que contiene, entre otras, normas relativas a la competencia judicial en caso de acciones de indemnización de daños contra la compañía aérea en el contexto del transporte aéreo internacional.<sup>2</sup> Por tanto, decidió plantear al Tribunal de Justicia una consulta a este respecto.

El juez español se pregunta, para empezar, si tiene competencia para conocer del litigio, al haberse producido la pérdida del equipaje durante el transporte aéreo entre dos aeropuertos situados en el mismo Estado miembro.

En sus conclusiones presentadas hoy, el Abogado General Dean Spielmann considera que del Derecho de la Unión resulta que **las normas del Convenio de Montreal son aplicables al transporte aéreo realizado en el interior de un Estado miembro de la Unión Europea**. En efecto, el Convenio persigue un **objetivo de uniformidad** que se refleja en la **política europea de este sector**, dirigida a armonizar determinados ámbitos de responsabilidad de las compañías aéreas y los derechos de los pasajeros.

A continuación, el juez español desea saber si es competente en cuanto órgano jurisdiccional del lugar en que el transportista tiene una oficina por cuyo conducto se celebró el contrato de transporte aéreo.<sup>3</sup> Ello requeriría interpretar que dicho lugar incluye la residencia principal y permanente del pasajero cuando el contrato se ha celebrado en línea. **El Abogado General descarta esta posibilidad.**<sup>4</sup>

Por último, el juez español se pregunta si, para determinar ese lugar, ha de distinguirse entre la prestación principal de transporte aéreo y la prestación accesoria de transporte del equipaje, en particular cuando el perjuicio causado guarda específicamente relación con esta última prestación. Según el Abogado General, **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.** <sup>5</sup> Así pues, este criterio se refiere al lugar en que se ha celebrado el contrato relativo a la prestación principal de transporte aéreo.

El Sr. Spielmann considera útil realizar una reflexión más amplia sobre la interpretación que puede hacerse de dicho lugar, en particular cuando el contrato de transporte aéreo se celebra en línea. El Abogado General entiende que esta interpretación ha de ser amplia y evolutiva, debiendo tenerse en cuenta tanto la protección reforzada que el Convenio otorga a los pasajeros como la transformación del sector gracias a los avances tecnológicos. Por ello, propone que se interprete que, **en caso de que el contrato se celebre en línea, ese lugar 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.** <sup>6</sup>

**RECUERDE:** Las conclusiones del Abogado General no vinculan al Tribunal de Justicia. La función del Abogado General consiste en proponer al Tribunal de Justicia, con absoluta independencia, una solución jurídica al asunto del que se ocupa. Los jueces del Tribunal de Justicia comienzan ahora sus deliberaciones sobre este asunto. La sentencia se dictará en un momento posterior.

**RECUERDE:** La remisión prejudicial permite que los tribunales de los Estados miembros, en el contexto de un litigio del que estén conociendo, interroguen al Tribunal de Justicia acerca de la interpretación del Derecho de la Unión o sobre la validez de un acto de la Unión. El Tribunal de Justicia no resuelve el litigio nacional, y es el tribunal nacional quien debe resolver el litigio de conformidad con la decisión del Tribunal de Justicia. Dicha decisión vincula igualmente a los demás tribunales nacionales que conozcan de un problema similar.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal de Justicia.

El [texto íntegro](#) de las conclusiones se publica en el sitio CURIA el día de su lectura.

Contactos con la prensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667.

¡Siga en contacto con nosotros!



<sup>1</sup> [Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional](#), celebrado en Montreal el 28 de mayo de 1999, firmado por la Comunidad Europea el 9 de diciembre de 1999 y aprobado en su nombre mediante la [Decisión 2001/539/CE](#) del Consejo, de 5 de abril de 2001.

<sup>2</sup> Según el artículo 33 del Convenio de Montreal, la 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. El Convenio establece normas especiales en caso de daño resultante de la muerte o lesiones del pasajero.

<sup>3</sup> El Abogado General señala que es la primera vez que se pide al Tribunal de Justicia que interprete este criterio de competencia, que ha sido además interpretado de manera muy diferente por los órganos jurisdiccionales de los Estados parte en el Convenio interpretan.

<sup>4</sup> Esgrime diversas razones para ello, en particular la oposición manifestada por numerosas delegaciones en el contexto de los trabajos preparatorios del Convenio a la adición de un criterio de atribución de competencia correspondiente al domicilio o residencia principal y permanente del pasajero. Por otra parte, interpretar que la mera posibilidad de acceder a una plataforma de venta en línea justifica la competencia de los órganos jurisdiccionales de la residencia principal y permanente de cada pasajero sería contrario a los objetivos de previsibilidad y seguridad jurídica en la designación de los órganos jurisdiccionales territorialmente competentes.

<sup>5</sup> En opinión del Abogado General, esta interpretación está en consonancia con los objetivos del Convenio, puesto que contribuye al equilibrio de los intereses de los consumidores y de las compañías aéreas, garantizando una mayor previsibilidad y seguridad jurídica.

<sup>6</sup> El Abogado General considera que esta interpretación se ajusta tanto a la intención del Convenio de que se ejerza una acción ante los órganos jurisdiccionales del país en que se ha comprado el billete cuando el transportista tiene en él presencia comercial, como a los objetivos que el Convenio persigue. Esta interpretación permitiría evitar que, en muchos casos, el pasajero solo pueda ejercer su derecho de recurso ante los órganos jurisdiccionales de un país extranjero con el que no tiene ningún contacto. También respetaría el objetivo de establecer un equilibrio entre la posibilidad de que los particulares inicien procedimientos ante sus órganos jurisdiccionales nacionales y la protección de las compañías aéreas frente a la obligación de defenderse en países en los que no tengan presencia comercial. Además, tiene la ventaja de ajustarse a los objetivos de previsibilidad y seguridad jurídica.