



Sentencia del Tribunal de Justicia **en el asunto C-876/24 | Vueling Airlines (Órgano jurisdiccional competente en** **caso de contrato de transporte aéreo nacional celebrado en línea)**

Comunicado de prensa n.º 128/26

Luxemburgo, 17 de septiembre de 2026

La compra en línea de un billete de avión no implica que el tribunal del lugar de **residencia del pasajero sea competente para conocer de la acción de** **indemnización en caso de pérdida del equipaje**

Una pasajera compró un billete de avión para un vuelo Madrid-Barcelona de la compañía aérea Vueling Airlines (que tiene su domicilio social en Barcelona). Compró el billete desde su domicilio 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 perjuicios sufridos por la pérdida del equipaje. El juez español tiene varias dudas sobre la interpretación del Convenio de Montreal, ¹ que contiene, entre otras disposiciones, una serie de normas relativas a la competencia judicial para las acciones de indemnización contra el transportista en el marco del transporte aéreo internacional. ² Por ello decidió preguntar al Tribunal de Justicia al respecto.

El juez español se pregunta, para empezar, si el Convenio de Montreal es aplicable, ya que la pérdida del equipaje se produjo en un transporte aéreo entre dos aeropuertos situados en el mismo Estado miembro.

El Tribunal de Justicia responde que el Reglamento relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje ³ ha ampliado el ámbito de aplicación del **Convenio de Montreal** con la finalidad de regular también la **determinación de los órganos jurisdiccionales** territorialmente competentes para conocer de una **acción de indemnización en caso de pérdida del equipaje** en un transporte aéreo entre **dos aeropuertos situados en el territorio del mismo Estado miembro** ejercitada por una **persona residente en este Estado miembro** contra un **transportista aéreo de la Unión que tiene su domicilio social en dicho Estado miembro**.

A continuación, el juez español quiere saber si es competente como tribunal del lugar en que el transportista tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato de transporte aéreo. Para ello, habría que interpretar que ese lugar designa la residencia principal y permanente del pasajero cuando el contrato se ha celebrado en línea.

El Tribunal de Justicia considera que, en ese caso, **el tribunal de la residencia principal y permanente del pasajero no puede tener la consideración de tribunal del lugar en que se encuentra esa oficina y, por lo tanto, no puede ser competente** a este respecto para conocer de **una acción de indemnización en caso de pérdida del equipaje**. ⁴

Por último, el juez español se pregunta si, para determinar dicho lugar, hay que distinguir entre la prestación principal de transporte del pasajero y la prestación accesoria de transporte del equipaje, en especial cuando el perjuicio ocasionado guarda específicamente relación con esta última prestación y el contrato de transporte del equipaje se ha celebrado en un lugar distinto de aquel en que se celebró el contrato de transporte del pasajero.

Según el Tribunal de Justicia, dado que **el transporte del equipaje es un servicio accesorio, el contrato pertinente a efectos de la determinación del tribunal competente es el del transporte aéreo del pasajero**.

RECUERDE: La remisión prejudicial permite que los tribunales de los Estados miembros, en el contexto de un litigio del que estén conociendo, pregunten al Tribunal de Justicia de la Unión Europea acerca de la interpretación del Derecho de la Unión o de la validez de un acto de la Unión.

El Tribunal General es competente para conocer de las peticiones de decisión prejudicial comprendidas exclusivamente en las siguientes materias: 1) el sistema común del impuesto sobre el valor añadido (IVA); 2) los impuestos especiales; 3) el código aduanero; 4) la clasificación arancelaria de las mercancías en la nomenclatura combinada; 5) la compensación y asistencia a los pasajeros en caso de denegación de embarque o de retraso o cancelación de los servicios de transporte, o 6) el régimen de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero. El Tribunal de Justicia es competente para conocer de todas las demás peticiones de decisión prejudicial.

Ni el Tribunal de Justicia ni el Tribunal General resuelven el litigio nacional. Compete al tribunal nacional resolverlo de conformidad con la resolución del Tribunal de Justicia o del Tribunal General. Dicha resolución vincula igualmente a los demás tribunales nacionales que conozcan de un problema similar.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación, que no vincula al Tribunal de Justicia. La exposición de los hechos y del marco jurídico se refiere al momento pertinente y se basa en los autos del asunto.

El [texto íntegro y, en su caso, el resumen](#) de la sentencia se publican en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento.

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

Tiene a su disposición imágenes del pronunciamiento de la sentencia en «[Curia Web TV](#)» y en «[European Broadcasting Service](#)» ☎ (+32) 2 2964106.

¡Siga en contacto con nosotros!



¹ [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.

² Según artículo 33, apartado 1, del Convenio de Montreal, 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. El Convenio establece normas específicas con respecto al daño resultante de la muerte o lesiones del pasajero.

³ [Reglamento \(CE\) n.º 2027/97](#) del Consejo, de 9 de octubre de 1997, relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje. Este Reglamento se modificó para desarrollar las disposiciones pertinentes del Convenio de Montreal en relación con el transporte aéreo de pasajeros y su equipaje y para ampliar asimismo su ámbito de aplicación a los transportes aéreos realizados en el territorio de un solo Estado miembro. La modificación se llevó a cabo mediante el [Reglamento \(CE\) n.º 889/2002](#) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2027/97 del Consejo sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente. La finalidad de este Reglamento es establecer una normativa única que regule la responsabilidad de las compañías aéreas.

⁴ El Tribunal de Justicia subraya, entre otros aspectos, que sería contrario al objetivo del equilibrio equitativo entre los intereses de los consumidores y los de los transportistas aéreos, así como a los de previsibilidad y seguridad jurídica, considerar que, por vender en línea los servicios de transporte aéreo, esos transportistas deben soportar el riesgo de ser demandados ante tribunales situados en cualquier parte del mundo en que la oferta en línea esté disponible, incluso en lugares en los que no dispongan de presencia física o que no tengan relación alguna con el transporte de que se trate. Además, durante los trabajos preparatorios del Convenio de Montreal, numerosas delegaciones manifestaron su oposición a la inclusión de un criterio de atribución de competencia correspondiente al domicilio o a la residencia principal y permanente del pasajero. Por lo tanto, su alcance se limita exclusivamente a los casos de muerte o lesiones del pasajero.