SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera)

de 17 de septiembre de 2026 (*)

« Procedimiento prejudicial — Transporte aéreo de pasajeros y su equipaje — Reglamento (CE) n.º 2027/97 — Artículo 1 — Artículo 3, apartado 1 — Transporte aéreo en el interior de un Estado miembro — Convenio de Montreal — Artículo 33, apartado 1 — Órgano jurisdiccional competente — Lugar en que el transportista tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato — Contrato de transporte celebrado en línea — Pérdida del equipaje »

En el asunto C-876/24,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Juzgado de Primera Instancia n.º 1 de Fuenlabrada (Madrid), mediante auto de 16 de diciembre de 2024, recibido en el Tribunal de Justicia el 18 de diciembre de 2024, en el procedimiento entre

I.G.V.

y

Vueling Airlines, S. A.,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por el Sr. C. Lycourgos, Presidente de Sala, y la Sra. O. Spineanu-Matei y los Sres. S. Rodin, N. Piçarra y N. Fenger (Ponente), Jueces;

Abogado General: Sr. D. Spielmann;

Secretaria: Sra. C. Strömholm, administradora;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 19 de noviembre de 2025;

consideradas las observaciones presentadas:

– en nombre de Vueling Airlines, S. A., por los Sres. J. Fillat Boneta y L. Fillat Torné, abogados;

– en nombre del Gobierno español, por los Sres. S. Núñez Silva y A. Torró Molés, en calidad de agentes;

– en nombre de la Comisión Europea, por las Sras. R. Álvarez Vinagre y N. Yerrell, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 26 de febrero de 2026;

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 33 del 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 (DO 2001, L 194, p. 38; en lo sucesivo, «Convenio de Montreal»), y del artículo 3, apartado 1, del 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 (DO 1997, L 285, p. 1), en su versión modificada por el Reglamento (CE) n.º 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002 (DO 2002, L 140, p. 2) (en lo sucesivo, «Reglamento n.º 2027/97»).

2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre I.G.V. y Vueling Airlines, S. A., en relación con la indemnización de los perjuicios sufridos por la pérdida de equipaje en un transporte aéreo.

Marco jurídico

Derecho internacional

Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados

3 El Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados se celebró en Viena el 23 de mayo de 1969 (*Recopilación de Tratados de las Naciones Unidas*, vol. 1155, p. 331).

4 A tenor del artículo 31, apartado 1, de este Convenio, titulado «Regla general de interpretación»:
«Un tratado deberá interpretarse de buena fe conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del tratado en el contexto de estos y teniendo en cuenta su objeto y fin.»

5 El artículo 32 del referido Convenio, titulado «Medios de interpretación complementarios», está redactado en los siguientes términos:

«Se podrá acudir a medios de interpretación complementarios, en particular a los trabajos preparatorios del tratado y a las circunstancias de su celebración, para confirmar el sentido resultante de la aplicación del artículo 31, o para determinar el sentido cuando la interpretación dada de conformidad con el artículo 31:

a) deje ambiguo u oscuro el sentido; o

b) conduzca a un resultado manifiestamente absurdo o irrazonable.»

Convenio de Varsovia

6 El artículo 28, apartado 1, del Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, ultimado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 (en lo sucesivo, «Convenio de Varsovia»), presenta el siguiente tenor:
«La acción de responsabilidad deberá suscitarse, a elección del demandante, en el territorio de una de las Altas Partes contratantes, ya ante el Tribunal del domicilio del porteador, del domicilio principal de su explotación o del lugar donde posea un establecimiento por cuyo conducto haya sido ultimado el contrato, ya ante el Tribunal del lugar de destino.»

Convenio de Montreal

7 A tenor del tercer considerando del Convenio de Montreal, los Estados parte reconocen «la importancia de asegurar la protección de los intereses de los usuarios del transporte aéreo internacional y la necesidad de una indemnización equitativa fundada en el principio de restitución».

8 El quinto considerando de este Convenio señala que «la acción colectiva de los Estados para una mayor armonización y codificación de ciertas reglas que rigen el transporte aéreo internacional mediante un nuevo convenio es el medio más apropiado para lograr un equilibrio de intereses equitativo».

9 El artículo 1 de dicho Convenio dispone, en sus apartados 1 a 3:
«1. El presente Convenio se aplica a todo transporte internacional de personas, equipaje o carga efectuado en aeronaves, a cambio de una remuneración. Se aplica igualmente al transporte gratuito efectuado en aeronaves por una empresa de transporte aéreo.

2. Para los fines del presente Convenio, la expresión “transporte internacional” significa todo transporte en que, conforme a lo estipulado por las partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o transbordo, están situados, bien en el territorio de dos Estados Partes, bien en el territorio de un solo Estado Parte si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado, aunque este no sea un Estado Parte. El transporte entre dos puntos dentro del territorio de un solo Estado Parte, sin una escala convenida en el territorio de otro Estado, no se considerará transporte internacional para los fines del presente Convenio.

3. El transporte que deban efectuar varios transportistas sucesivamente constituirá, para los fines del presente Convenio, un solo transporte cuando las partes lo hayan considerado como una sola operación, tanto si ha sido objeto de un solo contrato como de una serie de contratos, y no perderá su carácter internacional por el hecho de que un solo contrato o una serie de contratos deban ejecutarse íntegramente en el territorio del mismo Estado.»

10 El artículo 3, apartado 3, del mismo Convenio tiene el siguiente tenor:
«El transportista entregará al pasajero un talón de identificación de equipaje por cada bulto de equipaje facturado.»

11 Los artículos 17 a 37 del Convenio de Montreal conforman su capítulo III, que lleva por título «Responsabilidad del transportista y medida de la indemnización del daño».

12 El artículo 17 de este Convenio, titulado «Muerte y lesiones de los pasajeros. Daño del equipaje», preceptúa, en sus apartados 2 a 4:
«2. El transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado por la sola razón de que el hecho que causó la destrucción, pérdida o avería se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquier período en que el equipaje facturado se hallase bajo la custodia del transportista. Sin embargo, el transportista no será responsable en la medida en que el daño se deba a la naturaleza, a un defecto o a un vicio propios del equipaje. En el caso de equipaje no facturado, incluyendo los objetos personales, el transportista es responsable si el daño se debe a su culpa o a la de sus dependientes o agentes.

3. Si el transportista admite la pérdida del equipaje facturado, o si el equipaje facturado no ha llegado a la expiración de los veintiún días siguientes a la fecha en que debería haber llegado, el pasajero podrá hacer valer contra el transportista los derechos que surgen del contrato de transporte.

4. A menos que se indique otra cosa, en el presente Convenio el término “equipaje” significa tanto el equipaje facturado como el equipaje no facturado.»

13 El artículo 22, apartado 2, del referido Convenio establece:
«En el transporte de equipaje, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se limita a [...] derechos especiales de giro por pasajero a menos que el pasajero haya hecho al transportista, al entregarle el equipaje facturado, una declaración especial del valor de la entrega de este en el lugar de destino, y haya pagado una suma suplementaria, si hay lugar a ello. [...]»

14 El artículo 33 del mismo Convenio, que lleva por título «Jurisdicción», establece en sus apartados 1 y 2:
«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.

2. Con respecto al daño resultante de la muerte o lesiones del pasajero, una acción podrá iniciarse ante uno de los tribunales mencionados en el párrafo 1 de este artículo, o en el territorio de un Estado Parte en que el pasajero tiene su residencia principal y permanente en el momento del accidente y hacia y desde el cual el transportista explota servicios de transporte aéreo de pasajeros en sus propias aeronaves o en las de otro transportista con arreglo a un acuerdo comercial, y en que el transportista realiza sus actividades de transporte aéreo de pasajeros desde locales arrendados o que son de su propiedad o de otro transportista con el que tiene un acuerdo comercial.»

15 El artículo 35 del Convenio de Montreal, titulado «Plazo para las acciones», preceptúa en su apartado 1:
«El derecho a indemnización se extinguirá si no se inicia una acción dentro del plazo de dos años, contados a partir de la fecha de llegada a destino o la del día en que la aeronave debería haber llegado o la de la detención del transporte.»

16 Al final de este Convenio, se indica que se ha redactado «en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso, siendo todos los textos igualmente auténticos».

Derecho de la Unión

17 A raíz de la firma del Convenio de Montreal, el Reglamento n.º 2027/97 fue modificado en profundidad mediante el Reglamento n.º 889/2002. Como resulta del considerando 6 de este último Reglamento, su objetivo era ajustar el Reglamento n.º 2027/97 a lo dispuesto en dicho Convenio y crear un sistema uniforme de responsabilidad para el transporte aéreo internacional.

18 De los considerandos 8, 9 y 13 del Reglamento n.º 889/2002 resulta, primero, que, en el mercado interior de la aviación ha desaparecido la distinción entre transporte nacional y transporte internacional y, por consiguiente, conviene establecer el mismo nivel y la misma naturaleza de responsabilidad tanto en el transporte nacional como en el internacional en la Unión Europea; segundo, que ha de crearse una normativa única para todas las compañías aéreas de la Unión, y, tercero, que resultaría poco práctico para ellas y desorientador para los pasajeros que se aplicasen regímenes de responsabilidad distintos en itinerarios distintos de sus redes.

19 El artículo 1 del Reglamento n.º 2027/97 establece:
«El presente Reglamento desarrolla las disposiciones pertinentes del Convenio de Montreal en relación con el transporte aéreo de pasajeros y su equipaje y establece determinadas disposiciones complementarias. También hace extensiva la aplicación de dichas disposiciones al transporte aéreo en el interior de un Estado miembro.»

20 El artículo 3, apartado 1, de este Reglamento dispone:
«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.»

21 El artículo 6, apartado 1, del referido Reglamento está redactado en los siguientes términos:
«Todas las compañías aéreas, cuando presten servicios de transporte aéreo en la Comunidad [Europea], garantizarán que se facilite a los pasajeros un resumen de las principales disposiciones por las que se rige la responsabilidad respecto a los pasajeros y sus equipajes, incluidos los plazos para presentar una reclamación de indemnización y la posibilidad de hacer una declaración especial para el equipaje, en todos los puntos de venta, incluida la venta por teléfono y por Internet. [...]»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

22 Vueling Airlines es una compañía aérea con domicilio social en Viladecans (Barcelona).

23 I.G.V. celebró con Vueling Airlines un contrato de transporte aéreo relativo a un vuelo de Madrid a Barcelona para el 8 de noviembre de 2023. El contrato fue celebrado por I.G.V. desde su domicilio en Fuenlabrada (Madrid) a través de la plataforma de venta en línea eDreams.

24 Como servicio adicional al vuelo, I.G.V. contrató de modo presencial, en el aeropuerto de Madrid, la facturación del equipaje. El equipaje se perdió en el trayecto entre Madrid y Barcelona, comprobándose la pérdida en el aeropuerto de Barcelona, donde I.G.V. tomó un segundo vuelo con destino a Roma (Italia).

25 I.G.V. presentó ante el Juzgado de Primera Instancia n.º 1 de Fuenlabrada, que es el órgano jurisdiccional remitente, demanda con la pretensión de que se le indemnizasen los daños sufridos por la pérdida de su equipaje en el transporte aéreo entre el aeropuerto de Madrid y el de Barcelona, sobre la base del Convenio de Montreal.

26 No obstante, ese órgano jurisdiccional se pregunta por su competencia para conocer de tal demanda. En efecto, considera que, en el presente caso, no hubo «transporte internacional» en el sentido del artículo 1 de este Convenio. Señala, a este respecto, que I.G.V. no ha aportado documentación o información sobre la contratación del vuelo con destino a Roma ni sobre un eventual vuelo de regreso de Roma a Madrid.

27 A partir de tal constatación, dicho órgano jurisdiccional se pregunta, en primer lugar, si el artículo 33 de este Convenio se aplica igualmente al transporte aéreo en el interior de un Estado miembro. El referido órgano jurisdiccional, que es el del lugar de residencia de I.G.V, puntualiza que, en caso de respuesta negativa, sería competente para conocer de la demanda presentada ante él en virtud de las

reglas establecidas en la Ley de Enjuiciamiento Civil, que permiten al consumidor optar por el foro de su domicilio.

28 En cambio, en caso de que el artículo 33 del Convenio de Montreal sea aplicable al transporte objeto del litigio principal, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta, en segundo lugar, si puede ser competente, como tribunal del domicilio del pasajero, para conocer de una demanda de indemnización relativa a un vuelo cuyo billete se compró en línea desde ese domicilio, en virtud del foro del «lugar en que [el transportista] tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato», contemplado en el apartado 1 de este artículo 33.

29 El citado órgano jurisdiccional señala, a este respecto, que el foro del lugar «en que el pasajero tiene su residencia principal y permanente» solo se contempla expresamente en el artículo 33, apartado 2, de dicho Convenio para la acción de indemnización del daño resultante de la muerte o lesiones del pasajero. Indica que la adición del foro del domicilio del pasajero entre las opciones que se ofrecen al demandante en esta disposición se debatió en los trabajos preparatorios que llevaron a la adopción del Convenio y finalmente se aceptó en el marco de un compromiso.

30 Asimismo, el referido órgano jurisdiccional pone de relieve, por una parte, que un órgano jurisdiccional canadiense ha excluido que la «oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato», en el sentido del artículo 33, apartado 1, del Convenio de Montreal, pueda referirse al ordenador que haya utilizado el pasajero para comprar los billetes de transporte y, por otra parte, que algunos órganos jurisdiccionales españoles y la Corte suprema di cassazione (Tribunal Supremo de Casación, Italia) han interpretado que esta disposición puede incluir el tribunal del lugar en que se encuentre la residencia principal y permanente desde la que el pasajero haya comprado en línea el billete.

31 El órgano jurisdiccional remitente considera que las reglas de interpretación de los tratados que figuran en los artículos 31 y 32 del Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados no excluyen esta última interpretación del artículo 33, apartado 1, del Convenio de Montreal. Así, en su opinión, la versión inglesa de esta disposición puede justificar una interpretación amplia del foro de competencia territorial correspondiente al lugar en que el transportista tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato, sin que los trabajos preparatorios de dicho Convenio contradigan esta interpretación. Por otra parte, señala que dicho Convenio tiene por objeto asegurar la protección de los intereses de los usuarios del transporte aéreo internacional. Pues bien, a su juicio, los demás foros de competencia territorial mencionados en dicho artículo 33, apartado 1, no garantizan la protección de esos intereses, mientras que, en cambio, puede estar justificado que las ventajas comerciales que las compañías aéreas obtienen de la publicación en línea de sus ofertas se compensen con la posibilidad de reclamarles responsabilidad ante el fuero más próximo al domicilio del pasajero que ha celebrado, en línea, un contrato de transporte aéreo con ellas.

32 En tercer lugar, si no se acogiera esta interpretación, favorable para el pasajero, del artículo 33, apartado 1, del Convenio de Montreal, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta si la expresión «oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato», que figura en esta disposición, designa la oficina del contrato principal o de la prestación principal de transporte aéreo o si, en cambio, puede designar el lugar en que se haya contratado un servicio correspondiente a una prestación accesoria, como el servicio adicional de transporte de equipaje, en particular cuando, como en el caso de autos, el perjuicio guarda específicamente relación con esta última prestación.

33 En estas circunstancias, el Juzgado de Primera Instancia n.º 1 de Fuenlabrada decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿El artículo 3, apartado 1, del Reglamento [n.º 2027/97] debe interpretarse en el sentido de que la responsabilidad de una compañía aérea comunitaria en relación con el transporte de pasajeros y su equipaje se regirá por el artículo 33 del Convenio de Montreal, también para el transporte en el interior de un Estado miembro de la Unión?

2) ¿El artículo 33, apartado 1, del Convenio de Montreal puede interpretarse en el sentido de que el lugar en que el transportista tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato de transporte aéreo podría ser la residencia principal y permanente del pasajero cuando el contrato se celebró en línea?

3) ¿El artículo 33, apartado 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?»

Primera cuestión prejudicial

34 Con carácter preliminar, ha de señalarse que de la información facilitada por el órgano jurisdiccional remitente, sin perjuicio de eventuales comprobaciones posteriores que tenga que realizar a este respecto, resulta que el transporte aéreo en que se perdió el equipaje de I.G.V. conectaba dos aeropuertos situados en el territorio del mismo Estado miembro, España, donde también se encuentran la residencia principal de I.G.V. y el domicilio social de Vueling Airlines. Dicho órgano jurisdiccional ha indicado claramente que no dispone de información que le permita considerar que dicho transporte tenga las características de un «transporte internacional» en el sentido del artículo 1 del Convenio de Montreal.

35 Por lo tanto, mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 1 del Reglamento n.º 2027/97, en

relación con su artículo 3, apartado 1, debe interpretarse en el sentido de que el artículo 33, apartado 1, del Convenio de Montreal regula la determinación de los órganos jurisdiccionales territorialmente competentes para conocer de una acción de indemnización de daños 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.

36 A este respecto, ha de señalarse que, desde la fecha de entrada en vigor del Convenio de Montreal por lo que respecta a la Unión, a saber, el 28 de junio de 2004, las disposiciones de este forman parte del ordenamiento jurídico de la Unión y el Tribunal de Justicia es competente para pronunciarse con carácter prejudicial sobre su interpretación [véanse, en este sentido, las sentencias de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, apartado 36, y de 5 de junio de 2025, Iberia (Protesta anticipada), C-292/24, EU:C:2025:402, apartado 18].

37 El artículo 33, apartado 1, de este Convenio establece que toda acción de indemnización de daños sobre la base de dicho Convenio podrá iniciarse, a elección del demandante, en el territorio de uno de los Estados parte, 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.

38 De la jurisprudencia del Tribunal de Justicia resulta que el artículo 33, apartado 1, del referido Convenio regula, en el marco de una acción de indemnización de un perjuicio comprendida en el ámbito de aplicación de este Convenio, no solo el reparto de la competencia judicial entre los Estados parte en este, sino también el reparto de la competencia territorial entre los órganos jurisdiccionales de cada uno de dichos Estados (sentencia de 7 de noviembre de 2019, Guaitoli y otros, C-213/18, EU:C:2019:927, apartado 55).

39 A este respecto, el Tribunal de Justicia ha subrayado que la interpretación según la cual esta disposición tiene por objeto designar no solo al Estado parte competente para conocer de la acción de indemnización de que se trate, sino también al tribunal de ese Estado ante el que deba interponerse la acción, puede contribuir a la realización del objetivo de una mayor unificación, expresado en el preámbulo del Convenio de Montreal, y a la protección de los intereses de los usuarios, al tiempo que se garantiza un equilibrio equitativo con los intereses de los transportistas aéreos (sentencia de 7 de noviembre de 2019, Guaitoli y otros, C-213/18, EU:C:2019:927, apartado 53).

40 En cuanto al ámbito de aplicación de este Convenio, a tenor de su artículo 1, apartado 1, se aplica a todo transporte internacional de personas, equipaje o carga efectuado en aeronaves, a cambio de una remuneración.

41 El concepto de «transporte internacional» se define en el artículo 1, apartado 2, del mencionado Convenio como todo transporte en que, conforme a lo estipulado por las partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción

en el transporte o transbordo, están situados, bien en el territorio de dos Estados parte, bien en el territorio de un solo Estado parte si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado, aunque este no sea un Estado parte. Según esta disposición, el transporte entre dos puntos del territorio de un solo Estado parte sin una escala prevista en el territorio de otro Estado no se considera internacional a los efectos del Convenio.

42 Dicho esto, ha de señalarse, en primer lugar, que, tal como lo introdujo el Reglamento n.º 889/2002, el artículo 1 del Reglamento n.º 2027/97 establece que este Reglamento desarrolla las disposiciones pertinentes del Convenio de Montreal en relación con el transporte aéreo de pasajeros y su equipaje y hace extensiva la aplicación de dichas disposiciones al transporte aéreo en el interior de un Estado miembro.

43 Adoptado sobre la base del artículo 80, apartado 2, del Tratado CE (actual artículo 100 TFUE, apartado 2), en virtud del cual el legislador de la Unión puede adoptar disposiciones apropiadas para la navegación aérea [véase, en este sentido, el dictamen 2/15 (Acuerdo de Libre Comercio con Singapur), de 16 de mayo de 2017, EU:C:2017:376, apartado 169], dicho artículo 1 tiene por objeto crear, como destacan los considerandos 8, 9 y 13 del Reglamento n.º 889/2002, una normativa única que establezca, en el ámbito del transporte aéreo de pasajeros, una responsabilidad de las compañías aéreas de la misma naturaleza y del mismo nivel, con independencia de que los vuelos que realicen sean nacionales o internacionales (véase, en este sentido, la sentencia de 26 de febrero de 2015, Wucher Helicopter y Euro-Aviation Versicherung, C-6/14, EU:C:2015:122, apartado 34).

44 La ampliación del ámbito de aplicación territorial de las reglas del Convenio de Montreal que lleva a cabo el artículo 1 del Reglamento n.º 2027/97 no se encuentra limitada por otras disposiciones de dicho Reglamento. En concreto, ninguna disposición de este supedita la aplicabilidad de dichas normas a los transportes aéreos nacionales a la existencia de un elemento de extranjería.

45 Por lo tanto, ni el hecho de que el transporte aéreo de que se trata en el litigio principal no esté comprendido en el concepto de «transporte internacional» mencionado en el apartado 41 de la presente sentencia ni el hecho de que el contrato del transporte aéreo nacional en que se perdió el equipaje del pasajero se celebrara, como ocurre en el caso de autos, entre dos partes residentes o establecidas en el territorio del Estado miembro en que se realizó íntegramente dicho transporte tienen incidencia en la aplicabilidad de las disposiciones del Convenio de Montreal a la responsabilidad derivada de tal pérdida de equipaje.

46 En segundo lugar, el artículo 3, apartado 1, del Reglamento n.º 2027/97 establece que la responsabilidad de una compañía aérea de la Unión en relación con el transporte de pasajeros y su equipaje se regirá por «todas las disposiciones del Convenio de Montreal relativas a dicha responsabilidad».

47 El capítulo III de este Convenio, titulado «Responsabilidad del transportista y medida de la indemnización del daño», incluye tanto disposiciones materiales

relativas a los requisitos para que se genere la responsabilidad de los transportistas aéreos como disposiciones referidas a la acción de indemnización de daños, como el artículo 33.

48 De lo anterior se deduce que la referencia que se hace en el artículo 3, apartado 1, de este Reglamento a «todas las disposiciones del Convenio de Montreal relativas a dicha responsabilidad» incluye necesariamente el artículo 33, apartado 1, de este Convenio.

49 Así, en virtud del artículo 3 del Reglamento n.º 2027/97, en relación con su artículo 1, el tribunal territorialmente competente para conocer de una acción relativa al daño resultante de la pérdida de equipaje se designa según las mismas reglas, con independencia de si la pérdida se ha producido en un transporte aéreo nacional o internacional.

50 Esta conclusión se ve corroborada por el objetivo perseguido por el Reglamento n.º 2027/97, en su versión modificada por el Reglamento n.º 889/2002, que, como se ha destacado en el apartado 43 de la presente sentencia, tiene por objeto establecer una normativa única que regule la responsabilidad de las compañías aéreas.

51 No desvirtúa esta conclusión el hecho de que el artículo 1 del Reglamento n.º 2027/97 precise que este Reglamento solo desarrolla «las disposiciones pertinentes del Convenio de Montreal en relación con el transporte aéreo de pasajeros y su equipaje». En efecto, como se ha recalcado en el apartado 40 de la presente sentencia, el Convenio de Montreal se aplica tanto al transporte internacional de personas y sus equipajes como al de carga. En cambio, dicho Reglamento solo versa sobre el transporte aéreo de personas y sus equipajes. Así pues, al precisar que el Reglamento n.º 2027/97 solo desarrolla las «disposiciones pertinentes» de dicho Convenio, al tiempo que amplía el ámbito de aplicación de estas a los transportes aéreos nacionales, el artículo 1 del citado Reglamento pretende garantizar que solo las disposiciones de dicho Convenio referentes a la responsabilidad de las compañías aéreas frente a los pasajeros y sus equipajes con ocasión de transportes aéreos internacionales se apliquen igualmente a los transportes aéreos nacionales de pasajeros y sus equipajes.

52 A la luz de todas las consideraciones que anteceden, ha de responderse a la primera cuestión prejudicial que el artículo 1 del Reglamento n.º 2027/97, en relación con su artículo 3, apartado 1, debe interpretarse en el sentido de que el artículo 33, apartado 1, del Convenio de Montreal regula la determinación de los órganos jurisdiccionales territorialmente competentes para conocer de una acción de indemnización de daños 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.

Segunda cuestión prejudicial

53 Mediante su segunda cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 33, apartado 1, del Convenio de Montreal debe interpretarse en el sentido de que, cuando el contrato de transporte aéreo de un pasajero se ha celebrado en línea, el tribunal de la residencia principal y permanente de ese pasajero puede ser competente para conocer de una acción de indemnización ejercitada contra un transportista aéreo por el daño resultante de la pérdida del equipaje de dicho pasajero, en virtud del foro de competencia territorial del «lugar en que [el transportista] tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato».

54 A este respecto, de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia resulta que la expresión «lugar en que [el transportista] tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato», que figura en dicho artículo 33, apartado 1, debe recibir, habida cuenta, en particular, del objeto del Convenio de Montreal, que no es otro que unificar determinadas reglas relativas al transporte aéreo internacional, una interpretación uniforme y autónoma para la Unión y sus Estados miembros. Por ello, han de tenerse en cuenta no los diferentes sentidos que se puedan dar al citado concepto en los Derechos internos de los Estados miembros, sino las reglas de interpretación del Derecho internacional general que obligan a la Unión (véase, en este sentido, la sentencia de 20 de octubre de 2022, Laudamotion, C-111/21, EU:C:2022:808, apartado 21 y jurisprudencia citada).

55 El artículo 31 del Convenio de Viena, que refleja el Derecho internacional consuetudinario y cuyas disposiciones forman parte del ordenamiento jurídico de la Unión, precisa que un tratado debe interpretarse de buena fe conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del tratado en el contexto de estos y teniendo en cuenta su objeto y fin. Por otra parte, el artículo 32 de dicho Convenio establece que se puede acudir a medios de interpretación complementarios, en particular a los trabajos preparatorios del tratado y a las circunstancias de su celebración (sentencia de 20 de octubre de 2022, Laudamotion, C-111/21, EU:C:2022:808, apartado 22 y jurisprudencia citada).

56 Por lo que se refiere, en primer lugar, al tenor del artículo 33, apartado 1, del Convenio de Montreal, la expresión «lieu où [le transporteur] possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu» en la versión en lengua francesa, «where it has a place of business through which the contract has been made» en la versión en lengua inglesa, «en que tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato» en la versión en lengua española y «по месту, где он имеет коммерческое предприятие, посредством которого был заключен договор» en la versión en lengua rusa no remite, en su sentido corriente, al lugar en que la persona que ejercite la acción de indemnización de daños tenga su residencia principal y permanente.

57 Antes bien, ha de señalarse que tanto el foro de competencia territorial mencionado en el apartado anterior como los otros tres foros de competencia territorial indicados en dicho artículo 33, apartado 1, remiten a lugares que se corresponden con una presencia física del transportista —su domicilio, su oficina

principal u otra oficina suya— o a un lugar relacionado con el transporte, el lugar de destino.

58 Por lo que respecta, en segundo lugar, al contexto en que se enmarca el artículo 33, apartado 1, del Convenio de Montreal, ha de recordarse que, a diferencia de este apartado, el apartado 2 de dicho artículo 33 se refiere expresamente a la residencia principal y permanente del pasajero como criterio de competencia territorial del tribunal que haya de conocer de una acción de indemnización de daños dirigida contra un transportista aéreo.

59 En efecto, el artículo 33, apartado 2, del Convenio de Montreal indica que la acción por los daños resultantes de la muerte o lesiones del pasajero también podrá iniciarse en el territorio de un Estado parte en que el pasajero tenga su residencia principal y permanente en el momento del accidente y hacia y desde el cual el transportista explote servicios de transporte aéreo de pasajeros en sus propias aeronaves o en las de otro transportista con arreglo a un acuerdo comercial, y en que el transportista realice sus actividades de transporte aéreo de pasajeros desde locales arrendados o que sean de su propiedad o de otro transportista con el que tenga un acuerdo comercial.

60 Esta regla de competencia jurisdiccional, que se añade a las establecidas en el artículo 33, apartado 1, del Convenio de Montreal, no se aplica a las demandas de indemnización por pérdida de equipaje. Además, dicha regla solo remite a la residencia principal y permanente del pasajero en el momento del accidente si el transportista cuenta en el territorio del Estado parte con una presencia operativa de las características que en ella se especifican.

61 Pues bien, interpretar la expresión «lugar en que [el transportista] tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato» que figura en el artículo 33, apartado 1, del Convenio de Montreal en el sentido de que designa asimismo el lugar de la residencia principal y permanente del pasajero cuando el contrato se haya celebrado en línea supondría, en esencia, que la agregación, en el artículo 33, apartado 2, de este Convenio, de un foro de competencia territorial adicional exclusivamente para los daños resultantes de la muerte o lesiones del pasajero quedase privada de todo efecto útil en los casos de daños resultantes de contratos celebrados en línea.

62 Por lo que atañe, en tercer lugar, a la finalidad y a la génesis del artículo 33, apartado 1, del Convenio de Montreal, ha de recordarse que, conforme a sus considerandos tercero y quinto, los Estados parte pretendieron no solo «asegurar la protección de los intereses de los usuarios del transporte aéreo internacional», sino también preservar un «equilibrio de intereses equitativo», en particular los intereses de los transportistas aéreos y los de los pasajeros.

63 Pues bien, como ha recalcado esencialmente el Abogado General en el punto 81 de sus conclusiones, sería contrario al objetivo del equilibrio equitativo entre los intereses de los consumidores y los de los transportistas aéreos, así como a la necesidad de garantizar una mayor previsibilidad y seguridad jurídica en el ámbito del transporte aéreo de pasajeros, considerar que, por vender en línea los

servicios de transporte aéreo, esos transportistas deben soportar el riesgo de que se les demande 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.

64 Ha de recordarse asimismo que la regla de competencia jurisdiccional contemplada en el artículo 33, apartado 2, del Convenio de Montreal se añadió a las recogidas en el Convenio de Varsovia en un momento en que los Estados parte en este primer Convenio eran conscientes del uso de la reserva en línea de servicios de transporte aéreo de pasajeros.

65 Pues bien, como ha señalado el Abogado General en los puntos 45 a 48 de sus conclusiones, de los trabajos preparatorios del Convenio de Montreal se desprende que el criterio de competencia territorial correspondiente al domicilio o a la residencia principal y permanente del pasajero fue objeto de debates entre los Estados parte que condujeron a limitar su alcance exclusivamente a la situación contemplada en el artículo 33, apartado 2, de dicho Convenio.

66 De las anteriores consideraciones resulta que ha de responderse a la segunda cuestión prejudicial que el artículo 33, apartado 1, del Convenio de Montreal debe interpretarse en el sentido de que, cuando el contrato de transporte aéreo de un pasajero se ha celebrado en línea, el tribunal de la residencia principal y permanente de ese pasajero no es competente para conocer de una acción de indemnización ejercitada contra un transportista aéreo por el daño resultante de la pérdida del equipaje de dicho pasajero, en virtud del foro de competencia territorial del «lugar en que [el transportista] tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato».

Tercera cuestión prejudicial

67 Mediante su tercera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 33, apartado 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» se refiere al lugar en que el transportista tiene la oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato de transporte aéreo del pasajero, aun cuando la acción de indemnización se refiera al daño resultante de la pérdida del equipaje de ese pasajero y el contrato de transporte de dicho equipaje haya sido celebrado por conducto de una oficina de ese transportista situada en otro lugar.

68 Aunque el artículo 33, apartado 1, del Convenio de Montreal no contiene indicaciones sobre la naturaleza del «contrato» al que se refiere, de una lectura de conjunto de dicho Convenio resulta que el transporte del equipaje se contempla en este último como un servicio accesorio al de transporte del pasajero.

69 En efecto, el tenor de diversas disposiciones de dicho Convenio, como los artículos 3, apartado 3, 17, apartados 2 a 4, y 22, apartado 2, presupone que el equipaje se transporta necesariamente junto con el pasajero. Por otra parte, en

su sentido ordinario en el contexto del transporte aéreo, el término «equipaje» designa un continente en el que se encuentran los efectos que el pasajero de un vuelo lleva consigo durante su viaje.

70 Lo mismo cabe decir del Reglamento n.º 2027/97, que, en particular en sus artículos 1 y 3, apartado 1, se refiere al equipaje como aquel del pasajero transportado por aire.

71 Además, el tenor del artículo 33, apartado 1, del Convenio de Montreal y, más concretamente, el empleo de la expresión «una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato», en singular, sugiere que, para el transporte aéreo de pasajeros y equipajes, un solo contrato es pertinente para la determinación del tribunal competente.

72 De estos elementos de análisis textual y contextual se deduce que, cuando se trata de una acción de indemnización contra un transportista aéreo por el daño sufrido como consecuencia de la pérdida del equipaje, el contrato pertinente para la determinación del tribunal competente sobre la base de dicho Convenio es el de transporte de pasajero.

73 Tal interpretación permite identificar, en el caso de una acción de indemnización ejercitada contra un transportista aéreo por un daño causado tanto al equipaje como a los pasajeros, la competencia de un único tribunal correspondiente al lugar en que el transportista tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato, aun cuando la adquisición del servicio de transporte de pasajero no se haya efectuado en el mismo lugar que la de transporte de equipaje.

74 Así, esta interpretación está en consonancia con los objetivos que se han recordado en el apartado 62 de la presente sentencia.

75 Habida cuenta de las anteriores consideraciones, ha de responderse a la tercera cuestión prejudicial que el artículo 33, apartado 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» se refiere al lugar en que el transportista tiene la oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato de transporte aéreo del pasajero, aun cuando la acción de indemnización se refiera al daño resultante de la pérdida del equipaje de ese pasajero y el contrato de transporte de dicho equipaje haya sido celebrado por conducto de una oficina de ese transportista situada en otro lugar.

Costas

76 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional remitente, corresponde a este resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Tercera) declara:

1) **El artículo 1 del 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, en su versión modificada por el Reglamento (CE) n.º 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002, en relación con el artículo 3, apartado 1, del Reglamento n.º 2027/97, en su versión modificada,**

debe interpretarse en el sentido de que

el artículo 33, apartado 1, del 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, regula la determinación de los órganos jurisdiccionales territorialmente competentes para conocer de una acción de indemnización de daños 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 Europea que tiene su domicilio social en dicho Estado miembro.

2) **El artículo 33, apartado 1, del 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 del Consejo,**

debe interpretarse en el sentido de que,

cuando el contrato de transporte aéreo de un pasajero se ha celebrado en línea, el tribunal de la residencia principal y permanente de ese pasajero no es competente para conocer de una acción de indemnización ejercitada contra un transportista aéreo por el daño resultante de la pérdida del equipaje de dicho pasajero, en virtud del foro de competencia territorial del «lugar en que [el transportista] tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato».

3) **El artículo 33, apartado 1, del 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,**

debe interpretarse en el sentido de que

el «lugar en que [el transportista] tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato» se refiere al lugar en que el transportista tiene la oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato de transporte aéreo del pasajero, aun cuando la acción de indemnización se refiera al daño resultante de la pérdida del equipaje de ese pasajero y el contrato

de transporte de dicho equipaje haya sido celebrado por conducto de una oficina de ese transportista situada en otro lugar.

Lycourgos	Spineanu-Matei	Rodin
Piçarra		Fenger

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 17 de septiembre de 2026.

El Secretario		El Presidente de Sala
A. Calot Escobar		C. Lycourgos