



Domstolens dom

i sag C-876/24 | Vueling Airlines (Kompetent domstol i tilfælde af en onlineaftale om national lufttransport)

Pressemeddelelse nr. 128/26

Luxembourg den 17. september 2026

Køb af en flybillet online indebærer ikke, at domstolen på passagerens bopælssted har kompetence til at påkende en erstatningssag i tilfælde af bortkommet bagage

En passager købte en flybillet til en flyvning fra Madrid (Spanien) til Barcelona (Spanien) hos flyselskabet Vueling Airlines (Barcelona). Hun købte billetten fra sin bopæl i Fuenlabrada (Madrid) via en uafhængig online-salgsplatform. I lufthavnen i Madrid tilføjede passageren bagageindtjekning som en tillægsydelse til flyvningen. Bagagen bortkom efterfølgende.

Passageren har anlagt sag ved en domstol i Fuenlabrada med påstand om erstatning for den skade, der var lidt som følge af bortkomsten af bagagen. Den spanske domstol er i tvivl på en række punkter med hensyn til fortolkningen af Montrealkonventionen ¹, som bl.a. indeholder regler om domstolens kompetence i tilfælde af erstatningssøgsmål mod et luftfartsselskab i forbindelse med international lufttransport ². Den har derfor besluttet at forelægge Domstolen spørgsmål herom.

Den spanske domstol ønsker indledningsvist oplyst, om Montrealkonventionen finder anvendelse, eftersom bagagen bortkom under en lufttransport mellem to lufthavne i én medlemsstat.

Domstolen svarer, at forordningen om luftfartsselskabers erstatningsansvar for så vidt angår lufttransport af passagerer og deres bagage ³ har udvidet **Montrealkonventionens** anvendelsesområde, således at den også regulerer **fastlæggelsen af, hvilke domstole** der har stedlig kompetence til at påkende et **erstatningssøgsmål vedrørende bortkomst af bagage** i forbindelse med en lufttransport mellem **to lufthavne beliggende inden for én medlemsstat**, og som er anlagt af en **person med bopæl i denne medlemsstat**, mod et **EU-luftfartsselskab med hjemsted i nævnte medlemsstat**.

Endvidere ønsker den spanske ret oplyst, om den har kompetence som retten på det sted, hvor luftfartsselskabet har det kontor, som afsluttede kontrakten om lufttransport. Dette ville kræve, at dette sted fortolkes således, at det betegner passagerens bopæl eller permanente opholdssted, når kontrakten er blevet indgået online.

Domstolen finder, **at retten på det sted, hvor passageren har bopæl eller permanent opholdssted**, i dette tilfælde **ikke kan anses for at være det sted, hvor dette kontor er beliggende, og derfor ikke** på dette grundlag **kan have kompetence** til at påkende et **erstatningssøgsmål vedrørende bortkomst af bagage** ⁴.

Endelig ønsker den spanske ret oplyst, om der med henblik på at fastlægge det nævnte sted skal sondres mellem hovedydelsen i form af passagertransport og tillægsydelsen i form af bagagetransport, navnlig når den forvoldte skade specifikt vedrører sidstnævnte, og kontrakten om transport af bagage blev indgået på et andet sted end det sted, hvor aftalen om befordring af passageren blev indgået.

Ifølge Domstolen er **bagagetransporten en tillægsydelse, idet den kontrakt, der er afgørende for fastlæggelsen af, hvilken domstol der har kompetence, er kontrakten om lufttransport af passageren**.

BEMÆRKNING: Gennem en præjudiciel forelæggelse kan retterne i medlemsstaterne i forbindelse med retssager, der verserer for dem, forelægge Den Europæiske Unions Domstol spørgsmål vedrørende fortolkningen af EU-retten eller

gyldigheden af en EU-retsakt.

Retten har kompetence til at behandle anmodninger om præjudiciel afgørelse, der udelukkende henhører under 1) det fælles merværdiafgiftssystem (moms), 2) punktafgifter, 3) toldkodeksen, 4) tarifiering af varer i den kombinerede nomenklatur, 5) kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning eller ved aflysning eller forsinkelse af transporttjenester eller 6) ordningen for handel med kvoter for drivhusgasemissioner. Domstolen har kompetence til at behandle alle øvrige anmodninger om præjudicielle afgørelser.

Hverken Domstolen eller Retten træffer afgørelse i den nationale tvist. Det tilkommer den nationale ret at afgøre sagen i overensstemmelse med Domstolens eller Rettens afgørelse. Denne afgørelse er på tilsvarende måde bindende for andre nationale retter i sager vedrørende en tilsvarende problemstilling.

Dette er et ikkeofficielt dokument til mediernes brug og forpligter ikke Domstolen. Fremstillingen af de faktiske omstændigheder og retsfor skrifterne vedrører den relevante periode og er baseret på sagens akter.

[Dommen og eventuelt et resumé](#) af dommen offentliggøres på webstedet CURIA på afsigelsesdagen.

Kontakt i Kontoret for Presse og Information: Jarosław Zasada ☎ (+352) 4303 2793.

Billeder fra domsafsigelsen er tilgængelige via »[Curia Web TV](#)« og via »[European Broadcasting Service](#)« ☎ (+ 32) 2 2964106.

Følg Domstolen online!



¹ [Konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring](#), indgået i Montreal den 28.5.1999, undertegnet af Det Europæiske Fællesskab den 9.12.1999 og godkendt på Fællesskabets vegne ved Rådets [afgørelse 2001/539/EF](#) af 5.4.2001.

² I henhold til Montrealkonventionens artikel 33, stk. 1, skal erstatningssager anlægges på en af de kontraherende staters territorium, hvor de efter sagsøgerens valg indbringes for domstolen enten der, hvor luftfartsselskabet har hjemsted eller hovedkontor, eller der, hvor det har det kontor, som afsluttede kontrakten, eller på bestemmelsesstedet. Konventionen fastsætter særlige regler i tilfælde af en passagers død eller tilskadekomst.

³ Rådets [forordning \(EF\) nr. 2027/97](#) af 9.10.1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar for så vidt angår lufttransport af passagerer og deres bagage. Denne forordning blev nemlig ændret for at gennemføre de relevante bestemmelser i Montrealkonventionen om luftbefordring af passagerer og deres bagage og ligeledes udvide disse bestemmelses gyldighed til at omfatte lufttransport inden for én medlemsstat. Ændringen blev gennemført ved Europa-Parlamentets og Rådets [forordning \(EF\) nr. 889/2002](#) af 13.5.2002 om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker. Denne forordning tilsigter at skabe ensartede regler for luftfartsselskabers erstatningsansvar.

⁴ Domstolen påpeger bl.a., at det ville være i strid med formålet om en rimelig ligevægt mellem forbrugernes og luftfartsselskabernes interesser samt med forudsigeligheds- og retssikkerhedshensyn, hvis det blev lagt til grund, at disse luftfartsselskaber som følge af onlinesalg af lufttransportydelser skal bære risikoen for at blive sagsøgt ved domstole overalt i verden, hvor onlineudbuddet er tilgængeligt, herunder på steder, hvor de ikke har nogen fysisk tilstedeværelse, eller som ikke har nogen forbindelse med den pågældende transport. Desuden gav mange delegationer i forbindelse med forarbejderne til Montrealkonventionen udtryk for deres modstand mod at tilføje et kompetencekriterium baseret på passagerens bopæl eller permanente opholdssted. Dens anvendelsesområde er derfor forblevet begrænset til udelukkende at omfatte de tilfælde, der omhandler passagerens død eller tilskadekomst.