



Arrêt de la Cour

dans l'affaire C-876/24 | Vueling Airlines (Juridiction compétente en cas de contrat en ligne de transport aérien national)

Communiqué de presse n° 128/26

Luxembourg, le 17 septembre 2026

L'achat en ligne d'un billet d'avion n'implique pas que le tribunal du lieu de résidence du passager est compétent pour connaître de l'action en indemnisation en cas de perte de bagages

Une passagère a acheté un billet d'avion pour un vol Madrid (Espagne) – Barcelone (Espagne) de la compagnie aérienne Vueling Airlines (Barcelone). Elle a acheté le billet depuis son domicile à Fuenlabrada (Madrid), par le biais d'une plateforme indépendante de vente en ligne. À l'aéroport de Madrid, la passagère a ajouté l'enregistrement des bagages en tant que service additionnel au vol. Les bagages ont par la suite été perdus.

La passagère a introduit, devant une juridiction de Fuenlabrada, une demande d'indemnisation des préjudices résultant de la perte de ses bagages. Le juge espagnol a émis plusieurs doutes relatifs à l'interprétation de la convention de Montréal ¹, qui contient, entre autres, des règles concernant la compétence judiciaire en cas d'actions en responsabilité du transporteur dans le cadre du transport aérien international ². Il a donc décidé d'interroger la Cour de justice à cet égard.

Le juge espagnol se demande tout d'abord si la convention de Montréal est applicable, car la perte de bagages a eu lieu au cours d'un transport aérien reliant deux aéroports situés dans le même État membre.

La Cour répond que le règlement relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages ³ a étendu le champ d'application de **la convention de Montréal** afin de régir également la **détermination des juridictions** territorialement compétentes pour connaître d'une **action en responsabilité en cas de perte des bagages** lors d'un transport aérien effectué entre **deux aéroports situés sur le territoire d'un seul État membre** introduite par une **personne résidente dans cet État membre** contre un **transporteur aérien de l'Union ayant son siège social dans ledit État membre**.

Ensuite, le juge espagnol voudrait savoir s'il est compétent en tant que juridiction du lieu où le transporteur possède un établissement par le soin duquel le contrat de transport aérien a été conclu. Cela nécessiterait d'interpréter ce lieu comme désignant la résidence principale et permanente du passager lorsque le contrat a été conclu en ligne.

La Cour considère que, dans ce cas, **le tribunal de la résidence principale et permanente du passager ne peut pas être considéré comme étant celui du lieu où se situe cet établissement et ne peut donc pas être compétent** à ce titre pour connaître d'une **action en responsabilité en cas de perte des bagages** ⁴.

Enfin, le juge espagnol se demande si, en vue de déterminer ledit lieu, il faut distinguer entre la prestation principale de transport du passager et la prestation accessoire de transport de bagages, en particulier lorsque le préjudice causé porte spécifiquement sur cette dernière et que le contrat de transport des bagages a été conclu dans un autre lieu que celui où le contrat de transport du passager a été conclu.

Selon la Cour, **le transport des bagages étant un service accessoire, le contrat qui importe aux fins de la détermination de la juridiction compétente est celui du transport aérien du passager**.

RAPPEL : Le renvoi préjudiciel permet aux juridictions des États membres, dans le cadre d'un litige dont elles sont saisies,

d'interroger la Cour de justice de l'Union européenne sur l'interprétation du droit de l'Union ou sur la validité d'un acte de l'Union.

Le Tribunal est compétent pour traiter les demandes de décision préjudicielle qui relèvent exclusivement 1) du système commun de taxe sur la valeur ajoutée (TVA), 2) des droits d'accise, 3) du code des douanes, 4) du classement tarifaire des marchandises dans la nomenclature combinée, 5) de l'indemnisation et l'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement ou de retard ou d'annulation de services de transport ou 6) du système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre. La Cour de justice est compétente pour traiter toutes les autres demandes de décision préjudicielle.

Ni la Cour ni le Tribunal ne tranchent le litige national. Il appartient à la juridiction nationale de résoudre l'affaire conformément à la décision de la Cour ou du Tribunal. Cette décision lie, de la même manière, les autres juridictions nationales qui seraient saisies d'un problème similaire.

Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas la Cour de justice. La présentation des faits et du cadre juridique se réfère à l'époque pertinente et se fonde sur le dossier de l'affaire.

Le [texte intégral et, le cas échéant, le résumé](#) de l'arrêt sont publiés sur le site CURIA le jour du prononcé.

Contact presse : Iliana Paliova ☎ (+352) 4303 4293.

Des images du prononcé de l'arrêt sont disponibles sur « [Curia Web TV](#) » ainsi que sur « [European Broadcasting Service](#) » ☎ (+32) 2 2964106.

Restez connectés !



¹ [Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international](#), conclue à Montréal le 28 mai 1999, signée par la Communauté européenne le 9 décembre 1999, et approuvée au nom de celle-ci par la [décision 2001/539/CE](#) du Conseil, du 5 avril 2001.

² Selon l'article 33, paragraphe 1, de la convention de Montréal, l'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'un des États parties, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination. La convention établit des règles particulières en cas de dommage résultant de la mort ou d'une lésion corporelle subie par un passager.

³ [Règlement \(CE\) n° 2027/97](#) du Conseil, du 9 octobre 1997, relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages. En effet, ce règlement a été modifié afin de mettre en œuvre les dispositions pertinentes de la convention de Montréal relatives au transport aérien de passagers et de leurs bagages et d'en étendre également l'application aux transports aériens effectués sur le territoire d'un seul État membre. La modification a été opérée par le [règlement \(CE\) n° 889/2002](#) du Parlement européen et du Conseil, du 13 mai 2002, modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident. Ce règlement vise à instaurer un ensemble unique de règles régissant la responsabilité des transporteurs aériens.

⁴ La Cour souligne, entre autres, qu'il serait contraire à l'objectif d'un équilibre équitable entre les intérêts des consommateurs et ceux des transporteurs aériens ainsi qu'à ceux de prévisibilité et de sécurité juridique de considérer que, du fait de la vente en ligne des services de transport aérien, ces transporteurs doivent supporter le risque d'être attirés devant des tribunaux situés partout dans le monde où l'offre en ligne est disponible, y compris dans des lieux où ils ne disposent d'aucune présence physique ou qui n'ont aucun lien avec le transport concerné. En outre, lors des travaux préparatoires de la convention de Montréal, de nombreuses délégations ont exprimé leur opposition à l'ajout d'un critère d'attribution de compétence correspondant au domicile ou à la résidence principale et permanente du passager. Sa portée est donc restée limitée aux seuls cas de mort ou de lésion corporelle du passager.