



Sentenza della Corte

nella causa C-876/24 | Vueling Airlines (Giurisdizione competente in caso di contratto di trasporto aereo nazionale concluso online)

Comunicato stampa n. 128/26

Lussemburgo, 17 settembre 2026

L'acquisto online di un biglietto aereo non implica che il giudice del luogo di residenza del passeggero sia competente a conoscere dell'azione per il risarcimento del danno in caso di perdita di bagagli

Una passeggera ha acquistato un biglietto aereo per un volo Madrid (Spagna) – Barcellona (Spagna) operato dalla compagnia aerea Vueling Airlines (Barcellona). Ella ha acquistato il biglietto dal suo domicilio a Fuenlabrada (Madrid), tramite una piattaforma indipendente di vendita online. All'aeroporto di Madrid la passeggera ha aggiunto la consegna dei bagagli come servizio supplementare al volo. I bagagli sono poi andati perduti.

La passeggera ha presentato, dinanzi a un giudice di Fuenlabrada, una domanda per il risarcimento del danno derivante dalla perdita dei propri bagagli. Il giudice spagnolo ha sollevato diversi dubbi in merito all'interpretazione della Convenzione di Montreal ¹ che contiene, tra l'altro, norme relative alla competenza giurisdizionale in caso di responsabilità del vettore nell'ambito del trasporto aereo internazionale ² ed ha pertanto deciso di adire la Corte di giustizia a tale riguardo.

Il giudice spagnolo si chiede anzitutto se la Convenzione di Montreal sia applicabile, in quanto la perdita di bagagli è avvenuta nel corso di un trasporto aereo che collega due aeroporti situati nello stesso Stato membro.

La Corte risponde che il regolamento sulla responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli ³ ha esteso l'ambito di applicazione della **Convenzione di Montreal** al fine di disciplinare anche la **determinazione dei giudici** territorialmente competenti a conoscere di un'**azione per il risarcimento del danno in caso di perdita dei bagagli** durante un trasporto aereo effettuato tra **due aeroporti situati nel territorio di un unico Stato membro**, proposta da una **persona residente in tale Stato membro** contro un **vettore aereo dell'Unione avente la propria sede sociale in detto Stato membro**.

Inoltre, il giudice spagnolo chiede se sia competente in quanto giudice del luogo in cui il vettore possiede un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto di trasporto aereo. Ciò richiederebbe di interpretare tale luogo nel senso che esso designa la residenza principale e permanente del passeggero quando il contratto è stato concluso online.

La Corte dichiara che, in tal caso, **il giudice della residenza principale e permanente del passeggero non può essere considerato quello del luogo in cui si trova tale impresa e non può quindi essere competente** a tale titolo a conoscere di un'**azione per il risarcimento del danno in caso di perdita dei bagagli** ⁴.

Infine, il giudice spagnolo si chiede se, per determinare tale luogo, occorra distinguere tra la prestazione principale di trasporto del passeggero e la prestazione accessoria di trasporto di bagagli, in particolare quando il danno causato riguarda specificamente quest'ultima e il contratto di trasporto dei bagagli è stato concluso in un luogo diverso da quello in cui è stato concluso il contratto di trasporto del passeggero.

Secondo la Corte, poiché **il trasporto dei bagagli** è un **servizio accessorio**, **il contratto rilevante ai fini della determinazione del giudice competente è quello del trasporto aereo del passeggero**.

IMPORTANTE: Il rinvio pregiudiziale consente ai giudici degli Stati membri, nell'ambito di una controversia della quale sono investiti, di interpellare la Corte di giustizia dell'Unione europea in merito all'interpretazione del diritto dell'Unione o alla validità di un atto dell'Unione.

Il Tribunale è competente a trattare le domande di pronuncia pregiudiziale che rientrino esclusivamente nelle seguenti materie 1) sistema comune di imposta sul valore aggiunto (IVA), 2) diritti di accisa, 3) codice doganale, 4) classificazione tariffaria delle merci nella nomenclatura combinata, 5) compensazione pecuniaria e assistenza dei passeggeri in caso di negato imbarco, di ritardo o cancellazione di servizi di trasporto, o 6) sistema di scambio di quote di emissione di gas a effetto serra. La Corte di giustizia è competente a trattare tutte le altre domande di pronuncia pregiudiziale.

Né la Corte né il Tribunale risolvono la controversia nazionale. Spetta al giudice nazionale risolvere la causa conformemente alla decisione della Corte o del Tribunale. Tale decisione vincola egualmente gli altri giudici nazionali ai quali venga sottoposto un problema simile.

Documento non ufficiale ad uso degli organi d'informazione che non impegna la Corte di giustizia. La presentazione dei fatti e del quadro giuridico si riferisce al periodo pertinente e si basa sugli atti della causa.

Il [testo integrale e, se del caso, la sintesi](#) della sentenza sono pubblicati sul sito CURIA il giorno della pronuncia.

Contatto stampa: Luca Costanzo ☎ (+352) 4303 8575.

Immagini della pronuncia della sentenza sono disponibili su «[Curia Web TV](#)» nonché su «[European Broadcasting Service](#)» ☎ (+32) 2 2964106.

Restate in contatto!



¹ [Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale](#), conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, firmata dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 e approvata a nome di quest'ultima con la [decisione 2001/539/CE](#) del Consiglio, del 5 aprile 2001.

² Ai sensi dell'articolo 33, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, l'azione per il risarcimento del danno è promossa, a scelta dell'attore, nel territorio di uno degli Stati parti, o davanti al tribunale del domicilio del vettore o della sede principale della sua attività o del luogo in cui esso possiede un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto, o davanti al tribunale del luogo di destinazione. La convenzione stabilisce norme particolari in caso di danno derivante dalla morte o dalla lesione dei passeggeri.

³ [Regolamento \(CE\) n. 2027/97](#) del Consiglio, del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli. Infatti, tale regolamento è stato modificato al fine di dare attuazione alle disposizioni pertinenti della Convenzione di Montreal relative al trasporto aereo di passeggeri e dei loro bagagli e di estenderne l'applicazione anche ai trasporti aerei effettuati nel territorio di un unico Stato membro. La modifica è stata apportata dal [regolamento \(CE\) n. 889/2002](#) del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 maggio 2002, che modifica il regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti. Tale regolamento mira a istituire un unico complesso di norme disciplinanti la responsabilità dei vettori aerei.

⁴ La Corte sottolinea, tra l'altro, che sarebbe contrario all'obiettivo di un giusto equilibrio tra gli interessi dei consumatori e quelli dei vettori aerei, nonché agli obiettivi di prevedibilità e certezza del diritto, ritenere che, a causa della vendita online dei servizi di trasporto aereo, tali vettori debbano sostenere il rischio di essere citati in giudizio dinanzi a tribunali situati in qualsiasi parte del mondo in cui sia disponibile l'offerta online, ivi compresi luoghi in cui essi non dispongano di alcuna presenza fisica o che non presentino alcun nesso con il trasporto in questione. Inoltre, nel corso dei lavori preparatori della Convenzione di Montreal, numerose delegazioni hanno espresso la propria opposizione all'aggiunta di un criterio di attribuzione di competenza basato sul domicilio o sulla residenza principale e permanente del passeggero. La sua portata è quindi rimasta limitata ai soli casi di morte o lesioni del passeggero.