



Arrest van het Hof

in zaak C-876/24 | Vueling Airlines (Bevoegde rechter in geval van een onlineovereenkomst voor binnenlands luchtvervoer)

Persbericht nr. 128/26

Luxemburg, 17 september 2026

De onlineaankoop van een vliegtuigticket heeft niet als gevolg dat de rechter van de woonplaats van de passagier bevoegd is om kennis te nemen van een vordering tot schadevergoeding voor verlies van bagage

Een passagier heeft bij de luchtvaartmaatschappij Vueling Airlines (Barcelona, Spanje) een vliegtuigticket gekocht voor een vlucht van Madrid (Spanje) naar Barcelona. Zij heeft dit ticket vanuit haar woning in Fuenlabrada (Madrid) via een onafhankelijk onlineverkoopplatform gekocht. Op de luchthaven van Madrid heeft de passagier een aanvullende dienst geboekt, namelijk het inchecken van bagage. De ingecheckte bagage is later zoekgeraakt.

Daarop heeft de passagier bij een rechter in Fuenlabrada een vordering tot schadevergoeding voor het verlies van haar bagage ingediend. De Spaanse rechter twijfelt op meerdere punten hoe het Verdrag van Montreal ¹ moet worden uitgelegd. In dat verdrag zijn onder meer bepalingen opgenomen die de rechterlijke bevoegdheid voor aansprakelijkheidsvorderingen tegen de vervoerder bij internationaal luchtvervoer regelen ². Vanwege die onzekerheid heeft deze rechter zich tot het Hof van Justitie gewend.

De Spaanse rechter vraagt zich om te beginnen af of het Verdrag van Montreal van toepassing is, aangezien het verlies van bagage heeft plaatsgevonden tijdens het luchtvervoer tussen twee luchthavens in dezelfde lidstaat.

Het Hof antwoordt dat met de verordening betreffende de aansprakelijkheid van luchtvaartvervoerders met betrekking tot het luchtvervoer van passagiers en hun bagage ³ de werkingssfeer van het **Verdrag van Montreal** is uitgebreid, waardoor ook is geregeld **welke rechterlijke instanties** relatief bevoegd zijn om kennis te nemen van een **aansprakelijkheidsvordering wanneer bagage verloren gaat** tijdens een vlucht tussen **twee op het grondgebied van één lidstaat gelegen luchthavens**, en de aansprakelijkheidsvordering door een **persoon die in die lidstaat woont** wordt ingesteld tegen een **in die lidstaat geregistreerde luchtvaartvervoerder uit de Unie**.

Vervolgens wil de Spaanse rechter weten of hij bevoegd is als rechter van de „plaats waar [de vervoerder] een vestiging heeft, door de zorg waarvan de luchtvervoersovereenkomst is gesloten” (artikel 33, lid 1, van het Verdrag van Montreal). Dit zou betekenen dat wanneer de overeenkomst online werd gesloten, die plaats moet worden opgevat als het duurzaam hoofdverblijf van de passagier.

Het Hof oordeelt dat **de rechter van het duurzaam hoofdverblijf** dan **niet kan worden beschouwd als de rechter van de plaats waar deze vestiging zich bevindt, wat maakt dat hij niet op die grond bevoegd is** om kennis te nemen van een **aansprakelijkheidsvordering wanneer bagage verloren gaat** ⁴.

Ten slotte vraagt de Spaanse rechter zich af of er, om de betreffende plaats te bepalen, een onderscheid moet worden gemaakt tussen de hoofddienst, namelijk het passagiersvervoer, en de bijkomende dienst, namelijk het bagagevervoer, vooral wanneer de geleden schade specifiek verband houdt met de bijkomende dienst en de overeenkomst voor het vervoer van bagage op een andere plaats is gesloten dan de luchtvervoersovereenkomst.

Volgens het Hof is **de overeenkomst voor het luchtvervoer van de passagier bepalend om vast te stellen welke rechter bevoegd is**, aangezien **het bagagevervoer** slechts een **bijkomende dienst** is.

NOTA BENE: De prejudiciële verwijzing biedt de rechterlijke instanties van de lidstaten de mogelijkheid om, in het kader van een bij hen aanhangig geding, aan het Hof van Justitie van de Europese Unie vragen te stellen over de uitlegging van het Unierecht of over de geldigheid van een handeling van de Unie.

Het Gerecht is bevoegd om verzoeken om een prejudiciële beslissing te behandelen die uitsluitend betrekking hebben op 1) het gemeenschappelijk stelsel van belasting over de toegevoegde waarde, 2) accijnzen, 3) het douanewetboek, 4) de tariefindeling van goederen in de gecombineerde nomenclatuur, 5) de compensatie voor en bijstand aan passagiers in geval van instapweigering en vertraging of annulering van vervoersdiensten, en 6) het systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten. Het Hof van Justitie is bevoegd om alle andere verzoeken om een prejudiciële beslissing te behandelen.

Het Hof kan wel het Gerecht beslechten het nationale geschil niet. De nationale rechterlijke instantie dient het geding af te doen overeenkomstig de beslissing van het Hof of het Gerecht. Deze beslissing bindt op dezelfde wijze de andere nationale rechterlijke instanties die kennis dienen te nemen van een soortgelijk probleem.

Voor de media bestemd niet-officieel stuk, dat het Hof van Justitie niet bindt. De uiteenzetting van de feiten en het rechtskader heeft betrekking op de relevante periode en is gebaseerd op het dossier van de zaak.

De [volledige tekst en, indien van toepassing, de samenvatting](#) van het arrest is op de dag van de uitspraak te vinden op de website CURIA.

Contactpersoon voor de pers: Stefaan Van der Jeught ☎ (+352) 4303 2170

Beelden van de uitspraak van het arrest zijn beschikbaar via [Curia Web TV](#) en op [European Broadcasting Service](#) ☎ (+32) 2 2964106.

Volg ons!



¹ [Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer](#), gesloten te Montreal op 28 mei 1999 en op 9 december 1999 door de Europese Gemeenschap ondertekend en namens haar goedgekeurd bij [besluit nr. 2001/539/EG](#) van de Raad van 5 april 2001.

² Volgens artikel 33, lid 1, van het Verdrag van Montreal moet de rechtsvordering tot schadevergoeding ter keuze van de eiser worden ingesteld binnen het gebied van een der staten die partij zijn bij het verdrag, hetzij voor de rechter van de woonplaats van de vervoerder, of van de hoofdzetel van diens onderneming of van de plaats waar hij een vestiging heeft, door de zorg waarvan de overeenkomst is gesloten, hetzij voor de rechter van de plaats van bestemming. Het verdrag legt specifieke regels vast voor schade die voortvloeit uit de dood of lichamelijk letsel van een passagier.

³ [Verordening \(EG\) nr. 2027/97](#) van de Raad van 9 oktober 1997 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders met betrekking tot het luchtvervoer van passagiers en hun bagage. Deze verordening is gewijzigd om uitvoering te geven aan de in het Verdrag van Montreal opgenomen relevante bepalingen met betrekking tot het luchtvervoer van passagiers en hun bagage, alsook om de toepassing ervan uit te breiden tot het luchtvervoer binnen één enkele lidstaat. Deze wijziging werd doorgevoerd bij [verordening \(EG\) nr. 889/2002](#) van het Europees Parlement en de Raad van 13 mei 2002 houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen. Met die verordening wordt beoogd om te komen tot een uniforme regeling voor de aansprakelijkheid van luchtvervoerders.

⁴ Het Hof benadrukt onder meer dat het strijdig zou zijn met de doelstelling om een eerlijk evenwicht te bereiken tussen de belangen van consumenten en luchtvervoerders, evenals met de doelstellingen van voorspelbaarheid en rechtszekerheid, als wordt aangenomen dat luchtvervoerders als gevolg van de onlineverkoop van luchtvervoerdiensten het risico moeten lopen om overal ter wereld waar het onlineaanbod beschikbaar is voor de rechter te worden gedaagd, ook op plaatsen waar zij fysiek niet aanwezig zijn of die geen enkele band hebben met het betreffende vervoer. Bovendien hebben veel delegaties tijdens de voorbereidende werkzaamheden voor het Verdrag van Montreal zich ertegen verzet dat er een bevoegdheidsregel zou komen op basis van de woonplaats of het duurzaam hoofdverblijf van de passagier. Vandaar dat die regel slechts geldt in gevallen van dood of lichamelijk letsel van de passagier.