



Hotărâre a Curții

în cauza C-876/24 | Vueling Airlines (Instanța competentă în cazul unui contract online de transport aerian național)

Comunicat de presă nr. 128/26

Luxemburg, 17 septembrie 2026

Achiziționarea online a unui bilet de avion nu înseamnă că instanța de la locul de reședință al pasagerului este competentă să soluționeze acțiunea în despăgubire în cazul pierderii bagajelor

O pasageră a cumpărat un bilet de avion pentru un zbor Madrid (Spania) – Barcelona (Spania) al companiei aeriene Vueling Airlines (Barcelona). Ea a cumpărat biletul de la domiciliul său din Fuenlabrada (Madrid) prin intermediul unei platforme independente de vânzări online. La aeroportul din Madrid, pasagera a adăugat înregistrarea bagajelor ca serviciu suplimentar la zbor. Bagajele au fost ulterior pierdute.

Pasagera a introdus, în fața unei instanțe din Fuenlabrada, o cerere de despăgubire pentru prejudiciile rezultate din pierderea bagajelor sale. Instanța spaniolă a exprimat mai multe îndoieli cu privire la interpretarea Convenției de la Montreal¹, care conține, printre altele, norme privind competența judiciară în cazul acțiunilor în răspunderea transportatorului în cadrul transportului aerian internațional². Prin urmare, instanța menționată a decis să sesizeze Curtea de Justiție în această privință.

Instanța spaniolă ridică mai întâi problema dacă Convenția de la Montreal este aplicabilă, întrucât pierderea bagajelor a avut loc în cursul unui transport aerian care leagă două aeroporturi situate în același stat membru.

Curtea răspunde că Regulamentul privind răspunderea operatorilor de transport aerian privind transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora³ a extins domeniul de aplicare al **Convenției de la Montreal** pentru a reglementa și **stabilirea instanțelor** competente teritorial să soluționeze o **acțiune în răspundere în cazul pierderii bagajelor** cu ocazia unui transport aerian efectuat între **două aeroporturi situate pe teritoriul unui singur stat membru**, introdusă de o **persoană rezidentă în acest stat membru** împotriva unui **operator de transport aerian al Uniunii care are sediul social în statul membru respectiv**.

În continuare, instanța spaniolă ar dori să afle dacă este competentă în calitate de instanță de la sediul de afaceri al transportatorului unde a fost încheiat contractul de transport aerian. Acest lucru ar necesita interpretarea locului respectiv ca desemnând reședința principală și permanentă a pasagerului atunci când contractul a fost încheiat online.

Curtea consideră că, în acest caz, **instanța de la reședința principală și permanentă a pasagerului nu poate fi considerată ca fiind cea de la locul în care se situează acest sediu și, prin urmare, nu poate fi competentă** în acest temei să judece o **acțiune în răspundere în cazul pierderii bagajelor**⁴.

În sfârșit, instanța spaniolă ridică problema dacă, în vederea stabilirii locului menționat, trebuie să se distingă între prestația principală de transport al pasagerului și prestația accesorie de transport de bagaje, în special atunci când prejudiciul cauzat privește în mod specific această din urmă prestație, iar contractul de transport de bagaje a fost încheiat într-un alt loc decât cel în care a fost încheiat contractul de transport al pasagerului.

Potrivit Curții, întrucât **transportul bagajelor** este un **serviciu accesoriu, contractul care prezintă relevanță pentru stabilirea instanței competente este cel de transport aerian al pasagerului**.

MENȚIUNE: Trimiterea preliminară permite instanțelor din statele membre ca, în cadrul unui litigiu cu care sunt sesizate, să adreseze Curții de Justiție a Uniunii Europene întrebări cu privire la interpretarea dreptului Uniunii sau la validitatea unui act al Uniunii.

Tribunalul este competent să soluționeze cererile de decizie preliminară care privesc exclusiv 1) sistemul comun al taxei pe valoarea adăugată (TVA), 2) accizele, 3) Codul vamal, 4) clasificarea tarifară a mărfurilor în Nomenclatura combinată, 5) compensarea și asistența pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare

Nici Curtea, nici Tribunalul nu soluționează litigiul național. Este de competența instanței naționale să soluționeze cauza conform deciziei Curții sau a Tribunalului. Această decizie este obligatorie, în egală măsură, pentru celelalte instanțe naționale care ar fi sesizate cu o problemă similară.

Document neoficial, destinat presei, care nu angajează răspunderea Curții de Justiție. Prezentarea situației de fapt și a cadrului juridic se raportează la data faptelor și are la bază dosarul cauzei.

[Textul integral și, dacă este cazul, rezumatul](#) hotărârii sunt publicate pe site-ul CURIA în ziua pronunțării.

Persoana de contact pentru presă: Traian Moga ☎ (+352) 4303 3732.

Imagini de la pronunțarea hotărârii sunt disponibile pe „[Curia Web TV](#)” precum și pe „[European Broadcasting Service](#)” ☎ (+32) 2 2964106.

Rămâneți conectați!



¹ [Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional](#), încheiată la Montreal la 28 mai 1999, semnată de Comunitatea Europeană la 9 decembrie 1999 și aprobată în numele acesteia prin [Decizia 2001/539/CE](#) a Consiliului din 5 aprilie 2001.

² Potrivit articolului 33 alineatul (1) din Convenția de la Montreal, acțiunea în răspundere trebuie introdusă, la alegerea reclamantului, pe teritoriul unuia dintre statele părți, fie la instanța de domiciliu al transportatorului, sediul principal al firmei sale sau sediul de afaceri unde a fost încheiat contractul, fie la instanța locului de destinație. Convenția stabilește norme speciale în cazul prejudiciului survenit prin decesul sau vătămarea pasagerului.

³ Regulamentul (CE) nr. 2027/97 al Consiliului din 9 octombrie 1997 privind răspunderea operatorilor de transport aerian privind transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora. Astfel, acest regulament a fost modificat pentru a pune în aplicare dispozițiile relevante ale Convenției de la Montreal în ceea ce privește transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora și pentru a extinde aplicarea acestor dispoziții la transportul aerian efectuat pe teritoriul unui singur stat membru. Modificarea a fost efectuată prin [Regulamentul \(CE\) nr. 889/2002](#) al Parlamentului European și al Consiliului din 13 mai 2002 de modificare a Regulamentului Consiliului (CE) nr. 2027/97 privind răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accidente. Acest regulament urmărește să instituie un ansamblu unic de norme care să reglementeze răspunderea operatorilor de transport aerian.

⁴ Curtea subliniază printre altele că ar fi contrar obiectivului unui echilibru echitabil între interesele consumatorilor și cele ale operatorilor de transport aerian, precum și celui al previzibilității și al securității juridice să se considere că, din cauza vânzării online de servicii de transport aerian, acești operatori de transport trebuie să suporte riscul de a fi acționați în justiție oriunde în lume unde este disponibilă oferta online, inclusiv în locuri în care nu dispun de nicio prezență fizică sau care nu au nicio legătură cu transportul în cauză. În plus, în cursul lucrărilor pregătitoare ale Convenției de la Montreal, numeroase delegații și-au exprimat opoziția față de adăugarea unui criteriu de atribuire a competenței care să corespundă domiciliului sau reședinței principale și permanente a pasagerului. Prin urmare, domeniul său de aplicare a rămas limitat la cazurile de deces sau de vătămare a pasagerului.