



KOMUNIKAT PRASOWY nr 25/26

Luksemburg, 26 lutego 2026 r.

Opinia rzecznika generalnego w sprawie C-876/24 | Vueling Airlines (Właściwość sądu w przypadku umowy krajowego przewozu lotniczego zawartej przez Internet)

Jurysdykcja: zdaniem rzecznika generalnego Deana Spielmanna w przypadku zakupu biletu lotniczego przez Internet miejsce zamieszkania pasażera nie może determinować właściwości sądu miejsca prowadzenia przez przewoźnika działalności, w ramach której została zawarta umowa przewozu lotniczego

W związku z transformacją sektora lotniczego proponuje się, aby sądem właściwym do rozpoznania powództwa odszkodowawczego pasażera przeciwko przewoźnikowi lotniczemu był sąd miejsca, w którym znajduje się port lotniczy, w którym przewoźnik ten dokonuje, bezpośrednio lub za pośrednictwem innego przewoźnika, odprawy pasażerów i ich bagażu

Pasażerka kupiła bilet lotniczy na lot z Madrytu (Hiszpania) do Barcelony (Hiszpania) liniami lotniczymi Vueling Airlines (Barcelona). Bilet został zakupiony w miejscu zamieszkania pasażerki w Fuenlabradzie (Madryt) za pośrednictwem niezależnej platformy sprzedaży internetowej. Na lotnisku w Madrycie pasażerka dodała odprawę bagażu jako usługę dodatkową do lotu. Bagaż zaginął.

Pasażerka wniosła do sądu w Fuenlabradzie powództwo o odszkodowanie za szkody wynikające z utraty bagażu. Sąd hiszpański wyraził szereg wątpliwości dotyczących wykładni konwencji montrealskiej¹, która zawiera między innymi przepisy dotyczące właściwości sądów w sprawach dotyczących odpowiedzialności przewoźnika w międzynarodowym transporcie lotniczym². Postanowił zatem zwrócić się do Trybunału Sprawiedliwości z pytaniami w tej sprawie.

Sąd hiszpański zastanawia się przede wszystkim, czy jest właściwy do rozpoznania sporu, ponieważ utrata bagażu miała miejsce podczas przewozu lotniczego łączącego dwa porty lotnicze położone w tym samym państwie członkowskim.

W swojej dzisiejszej opinii rzecznik generalny Dean Spielmann stwierdził, że z prawa Unii wynika, iż **postanowienia konwencji montrealskiej mają zastosowanie do przewozów lotniczych wewnątrz państwa członkowskiego Unii Europejskiej**. Konwencja ta ma bowiem **na celu zapewnienie jednolitości**, co znajduje odzwierciedlenie w **europejskiej polityce w tym sektorze**, zmierzającej do harmonizacji niektórych obszarów odpowiedzialności przewoźników i praw pasażerów.

Sąd hiszpański pragnie następnie dowiedzieć się, czy jest właściwy jako sąd miejsca prowadzenia przez przewoźnika działalności, w ramach której zawarta została umowa przewozu lotniczego³. Wymagałoby to uznania, że w przypadku zawarcia umowy przez Internet miejsce to jest tożsame z głównym i stałym miejscem zamieszkania pasażera. **Rzecznik generalny odrzucił tę możliwość⁴.**

Wreszcie sąd hiszpański zastanawia się, czy w celu ustalenia tego miejsca należy dokonać rozróżnienia między główną usługą przewozu lotniczego a usługą dodatkową przewozu bagażu, w szczególności gdy szkoda dotyczy konkretnie tej ostatniej. Zdaniem rzecznika generalnego **świadczenia dodatkowego lub umowy dodatkowej nie można uznać za decydujące dla ustalenia miejsca prowadzenia przez przewoźnika działalności, w ramach której zawarta została umowa⁵**. Kryterium to odnosi się zatem do miejsca, w którym zawarto umowę dotyczącą głównego świadczenia

przewozu lotniczego.

D. Spielmann uznał za celowe przeprowadzenie szerszej refleksji w kwestii możliwej wykładni tego miejsca, w szczególności w przypadku umów przewozu lotniczego zawieranych przez Internet. Rzecznik generalny uważa, że wykładnia ta powinna być szeroka i ewolucyjna oraz uwzględniać zarówno wzmocnioną ochronę pasażerów zapewnianą przez konwencję, jak i transformację sektora dzięki postępowi technologicznemu. Zaproponował zatem, aby **w przypadku umowy zawartej przez Internet** miejsce to interpretować jako **port lotniczy, na którego terenie przewoźnik lotniczy dokonuje, bezpośrednio lub na podstawie umowy handlowej z innym przewoźnikiem, odprawy pasażerów i ich bagażu**⁶.

UWAGA: Opinia rzecznika generalnego nie wiąże Trybunału Sprawiedliwości. Zadanie rzeczników generalnych polega na przedkładaniu Trybunałowi, przy zachowaniu całkowitej niezależności, propozycji rozstrzygnięć prawnych w sprawach, które rozpatrują. Sędziowie Trybunału rozpoczynają właśnie obrady w tej sprawie. Wyrok zostanie wydany w terminie późniejszym.

UWAGA: Odesłanie prejudycjalne pozwala sądom państw członkowskich, w ramach rozpatrywanego przez nie sporu, zwrócić się do Trybunału z pytaniem o wykładnię prawa Unii lub o ocenę ważności aktu Unii. Trybunał nie rozpoznaje sporu krajowego. Do sądu krajowego należy rozstrzygnięcie sprawy zgodnie z orzeczeniem Trybunału. Orzeczenie to wiąże w ten sam sposób inne sądy krajowe, które spotkają się z podobnym problemem.

Dokument nieoficjalny, sporządzony na użytek mediów, który nie wiąże Trybunału Sprawiedliwości.

[Pełny tekst](#) opinii jest publikowany na stronie internetowej CURIA w dniu przedłożenia.

Osoba odpowiedzialna za kontakty z mediami: Jarosław Zasada ☎ (+352) 4303 2793.

Pozostańmy w kontakcie!



¹ [Konwencja o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego](#), sporządzona w Montrealu dnia 28 maja 1999 r., podpisana przez Wspólnotę Europejską dnia 9 grudnia 1999 r. i zatwierdzona w jej imieniu [decyzją Rady 2001/539/WE](#) z dnia 5 kwietnia 2001 r.

² Zgodnie z art. 33 konwencji montrealskiej powództwo o odszkodowanie musi zostać wytoczone, według wyboru powoda, na terytorium jednego z państw-stron albo przed sądem właściwym dla siedziby przewoźnika albo jego głównego miejsca prowadzenia działalności, albo miejsca prowadzenia działalności, w ramach której zawarta została umowa, albo przed sądem miejsca przeznaczenia. Konwencja ustanawia szczególne zasady w przypadku szkód wynikłych ze śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera.

³ Rzecznik generalny zwrócił uwagę, że po raz pierwszy poproszono Trybunał o wykładnię tego kryterium właściwości, które było zresztą przedmiotem bardzo rozbieżnych interpretacji sądów państw będących stronami konwencji.

⁴ Rzecznik generalny podał ku temu kilka powodów, a w szczególności sprzeciw licznych delegacji podczas prac przygotowawczych nad konwencją wobec dodania kryterium przyznania jurysdykcji opartego na głównym i stałym miejscu zamieszkania pasażera. Ponadto wykładnia, zgodnie z którą sama dostępność platformy sprzedaży internetowej uzasadniałaby jurysdykcję sądu głównego i stałego miejsca zamieszkania każdego pasażera, byłaby sprzeczna z celami, jakimi są przewidywalność i pewność prawa przy określaniu jurysdykcji sądów.

⁵ Zdaniem rzecznika generalnego wykładnia ta jest zgodna z celami konwencji, ponieważ przyczynia się do osiągnięcia równowagi między interesami konsumentów a interesami przewoźników lotniczych poprzez zapewnienie większej przewidywalności i pewności prawa.

⁶ Rzecznik generalny uważa, że wykładnia ta odpowiada intencji autorów konwencji, by utrzymać możliwość wniesienia powództwa przed sąd kraju, w którym został zakupiony bilet, jeżeli przewoźnik ma tam obecność handlową, a także celom, które konwencja ta realizuje. Pozwoliłaby ona uniknąć licznych sytuacji, w których prawo pasażera do korzystania ze środka ochrony prawnej byłoby ograniczone do jurysdykcji sądów państwa obcego, z którym nie ma on żadnego kontaktu. Wykładnia ta uwzględniałaby również cel, jakim jest ustanowienie równowagi między umożliwieniem jednostkom toczenia sporów przed ich sądami krajowymi a ochroną przedsiębiorstw lotniczych przed obowiązkiem podejmowania obrony w państwach, w których nie mają jakiegokolwiek obecności handlowej. Jej zaletą jest ponadto zgodność z celami, jakimi są przewidywalność i pewność prawa.