



Решение на Съда

по дело C-876/24 | Vueling Airlines (Компетентен съд в случай на онлайн договор за вътрешен въздушен превоз)

Прессъобщение № 128/26

Люксембург, 17 септември 2026 г.

Закупуването на самолетен билет онлайн не означава, че съдът по местожителството на пътника е компетентен да разгледа иска за обезщетение в случай на загуба на багаж

Пътничка е закупила самолетен билет за полет от Мадрид (Испания) до Барселона (Испания) от авиокомпанията Vueling Airlines (Барселона). Тя е закупила билета от дома си във Фуенлабрада (Испания), като е използвала независима платформа за онлайн продажби. На летището в Мадрид пътничката е добавила регистриране на багаж като допълнителна услуга към полета. Впоследствие багажът е загубен.

Пътничката предявява пред съд във Фуенлабрада иск за обезщетяване на вредите, претърпени поради загубата на багажа ѝ. Испанският съд изразява редица съмнения относно тълкуването на Конвенцията от Монреал¹, която съдържа в частност правила за съдебна компетентност в случай на искове за отговорност на превозвача при международен въздушен превоз². Затова той решава да отправи въпроси до Съда в това отношение.

Най-напред, испанският съд поставя въпроса дали Конвенцията от Монреал е приложима, тъй като загубата на багаж е настъпила в рамките на въздушен превоз между две летища, разположени в една и съща държава членка.

Съдът отговаря, че регламентът относно отговорността на въздушните превозвачи при въздушния превоз на пътници и на техния багаж³ е разширил приложното поле на **Конвенцията от Монреал**, така че да се урежда и **определянето на съдилищата**, които са териториално компетентни да разгледат **иск за отговорност в случай на загуба на багаж** при въздушен превоз, осъществен между **две летища, разположени на територията на отделна държава членка**, предявен от **лице с местожителство в тази държава членка** срещу **въздушен превозвач от Съюза със седалище в посочената държава членка**.

По-нататък, испанският съд иска да установи дали е компетентен като съд по мястото на дейност на превозвача, чрез което е сключен договорът за въздушен превоз. За целта би било необходимо това място да се тълкува като посочващо основното и постоянно местожителство на пътника, когато договорът е сключен онлайн.

Съдът приема, че в този случай **съдът по основното и постоянно местожителство на пътника не може да се разглежда като съд по мястото на дейност на превозвача, чрез което е сключен договорът за въздушен превоз, и следователно този съд не може да е компетентен** на това основание да разгледа **иск за отговорност в случай на загуба на багаж**⁴.

Накрая, испанският съд поставя въпроса дали, за да се определи посоченото място, трябва да се направи разграничение между основната услуга за превоз на пътника и акцесорната престация (допълнителна услуга) за превоз на багаж, особено когато причинената вреда се отнася конкретно до последната престация, а договорът за превоз на багажа е сключен на място, различно от мястото на сключване на договора за превоз на пътника.

Според Съда, тъй като **превозът на багаж е допълнителна услуга, договорът, който е от значение, за да се определи компетентният съд, е договорът за въздушен превоз на пътника**.

ЗАБЕЛЕЖКА: Преюдициалното запитване позволява на юрисдикциите на държавите членки в рамките на отнесен до тях спор да се обърнат към Съда на Европейския съюз с въпрос за тълкуването на правото на Съюза или за валидността на акт на Съюза.

Общият съд е компетентен да разглежда преюдициални запитвания, които попадат изключително в обхвата на: 1) общата система на данъка върху добавената стойност (ДДС), 2) акцизите, 3) Митническия кодекс, 4) тарифното класиране на стоките в Комбинираната номенклатура, 5) обезщетяването и оказването на помощ на пътниците при отказан достъп на борда или при закъснение или отмяна на транспортни услуги или 6) системата за търговия с квоти за емисии на парникови газове. Съдът е компетентен да разглежда всички останали преюдициални запитвания.

Нито Съдът, нито Общият съд постановяват решение по спора на национално равнище. Националната юрисдикция трябва да се произнесе по делото в съответствие с акта на Съда или на Общия съд. Този акт обвързва по същия начин останалите национални юрисдикции, когато са сезирани с подобен въпрос.

Неофициален документ за медиите, който не обвързва Съда. Изложението на фактите и на правната уредба се отнася до съответния момент и се основава на преписката по делото.

[Пълният текст и евентуално резюмето](#) на съдебното решение се публикуват на уебсайта CURIA в деня на обявяването.

За допълнителна информация се свържете с Илияна Пальова ☎ (+352) 4303 4293.

Кадри от обявяването на решението могат да се намерят на „[Curia Web TV](#)“ и „[European Broadcasting Service](#)“ ☎ (+32) 2 2964106.

Поддържайте връзка!



¹ [Конвенция за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз](#), сключена в Монреал на 28 май 1999 г., подписана от Европейската общност на 9 декември 1999 г. и одобрена от нейно име с [Решение 2001/539/ЕО](#) на Съвета от 5 април 2001 г. (1)

² Съгласно член 33, параграф 1 от Конвенцията от Монреал дело за обезщетение трябва да се заведе по избор на ищеца на територията на една от държавите — страни по конвенцията, било пред съда по постоянно седалище на превозвача, или по неговото основно място на дейност, или по мястото на дейност на превозвача, чрез което е сключен договорът, или пред съда в местоназначението. Конвенцията предвижда особени правила в случай на вреди, възникнали в резултат на смърт или телесно увреждане на пътник.

³ [Регламент \(ЕО\) № 2027/97](#) на Съвета от 9 октомври 1997 година относно отговорността на въздушните превозвачи при въздушния превоз на пътници и на техния багаж. Всъщност този регламент е бил изменен, за да приложи съответните разпоредби на Конвенцията от Монреал относно въздушния превоз на пътници и на техния багаж и да разшири приложението на тези разпоредби и за въздушните превози, осъществявани на територията на отделна държава членка. Изменението е извършено с [Регламент \(ЕО\) № 889/2002](#) на Европейския парламент и на Съвета от 13 май 2002 година за изменение на Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета относно отговорността на въздушните превозвачи в случай на произшествия. Този регламент цели да въведе единен набор от правила, уреждащи отговорността на въздушните превозвачи.

⁴ Съдът подчертава по-специално, че би било в противоречие с целта за справедливо равновесие между интересите на потребителите и тези на въздушните превозвачи, както и с необходимостта да се осигури по-добра предвидимост и по-голяма правна сигурност, да се приеме, че поради онлайн продажбата на услугите за въздушен превоз, тези превозвачи трябва да понесат риска да бъдат изправяни пред съдилища навсякъде по света, където е налично онлайн предлагането, включително на места, където те нямат никакво физическо присъствие или които нямат никаква връзка със съответния превоз. Освен това при подготвителните работи по Конвенцията от Монреал редица делегации се противопоставят на добавянето на критерий за предоставяне на компетентност, съответстващ на местоживеенето или основното и постоянно местожителство на пътника. Така обхватът на този критерий остава ограничен само до случаите на смърт или телесно увреждане на пътника.