



A Bíróság **ítélete**

a C-876/24. sz. ügyben | Vueling Airlines (Online kötött belföldi légi szállítási szerződés esetén illetékes bíróság)

128/26. sz. sajtóközlemény

Luxembourg, 2026. szeptember 17.

Repülőjegy online vásárlása nem eredményezi azt, hogy az utas lakóhelye szerinti bíróság joghatósággal rendelkezik a poggyász elvesztése esetén a kártérítési kérelem elbírálására

Egy utas repülőjegyet vett a Vueling Airlines (Barcelona, Spanyolország) Madrid (Spanyolország) és Barcelona közötti járatára. A jegyet a fuenlabradai (Madrid) lakóhelyén vette egy független online értékesítési platformon keresztül. Az utas a járáshoz kapcsolódó kiegészítő szolgáltatásként a madridi repülőtérén feladta a poggyászát is. A poggyásza ezt követően elveszett.

Az utas egy fuenlabradai bíróság előtt a poggyászának elvesztése miatt elszenvedett kár megtérítése iránti kérelmet nyújtott be. A spanyol bíróságnak több kétsége is van a Montreali Egyezmény¹ értelmezése tekintetében, amely többek között azokat a szabályokat tartalmazza, amelyek a nemzetközi légi szállítás² keretében a fuvarozó felelősségének megállapítása iránti keresetek esetén a bírósági joghatóságra vonatkoznak. Úgy döntött, hogy erre vonatkozóan kérdést terjeszt a Bíróság elé.

A spanyol bíróság mindenekelőtt azt kérdezi, hogy a Montreali Egyezmény alkalmazandó-e, mert a poggyászok elvesztésére az ugyanabban a tagállamban lévő két repülőtér közötti légi szállítás során került sor.

A Bíróság válasza értelmében a légifuvarozók utasok és poggyászuk légi szállítására tekintetében fennálló felelősségéről szóló rendelet³ kiterjesztette **a Montreali Egyezmény hatályát** annak érdekében, hogy az szabályozza **az egyetlen tagállam területén található két repülőtér közötti légi szállítás során a poggyász elvesztése miatti felelősség megállapítása iránt, az e tagállamban lakóhellyel rendelkező személy által az említett tagállamban székhellyel rendelkező uniós légi fuvarozóval szemben benyújtott kereset elbírálására illetékes bíróságok meghatározását.**

A spanyol bíróság ezen kívül azt is meg szeretné tudni, hogy joghatósággal rendelkezik-e azon hely szerinti bírósággént, ahol a fuvarozó olyan üzleti tevékenységet folytat, amelyen keresztül a légi szállítási szerződést megkötötte. Ehhez e helyet úgy kellene értelmezni, mint amely az utas elsődleges és állandó lakóhelyét jelenti, amennyiben a szerződést online kötötték.

A Bíróság úgy véli, hogy ebben az esetben **az utas elsődleges és állandó lakóhelye szerinti bíróság nem tekinthető azon hely szerinti bíróságnak, ahol a fuvarozó ezen üzleti tevékenységet folytatja, így nem rendelkezhet joghatósággal a poggyász elvesztéséből eredő kárért való felelősség megállapítása iránt benyújtott kereset elbírálására⁴.**

Végezetül a spanyol bíróság azt kérdezi, hogy az említett hely meghatározása érdekében különbséget kell-e tenni az utasszállításra vonatkozó fő szolgáltatás és a poggyászzállításra vonatkozó kiegészítő szolgáltatás között, különösen akkor, ha az okozott kár kifejezetten ez utóbbi szolgáltatásra vonatkozik, és a poggyász szállítására vonatkozó szerződést más helyen kötötték, mint az utas szállítására vonatkozó szerződést.

A Bíróság szerint mivel a **poggyászzállítás kiegészítő szolgáltatás, a joghatósággal rendelkező bíróság meghatározása szempontjából releváns szerződés az utasszállításra vonatkozó szerződés.**

EMLÉKEZTETŐ: Az előzetes döntéshozatali eljárás lehetővé teszi a tagállami bíróságok számára, hogy az előttük folyamatban lévő jogvita keretében az uniós jog értelmezésére vagy valamely uniós jogi aktus érvényességére vonatkozó kérdést terjesszenek az Európai Unió Bírósága elé.

A Törvényszék rendelkezik hatáskörrel az olyan előzetes döntéshozatal iránti kérelmek elbírálására, amelyek kizárólag (1) a közös hozzáadottértékadó-rendszer (héta), (2) a jövedéki adók, (3) a vámkódex, (4) az árukra a Kombinált Nomenklátúra szerinti tarifális besorolása, (5) a visszautasított beszállás vagy közlekedési szolgáltatások késése vagy törlése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség, vagy (6) az üvegházhatású gázok kibocsátási egységeinek kereskedelmi rendszere tárgykörök alá tartoznak. Az összes többi előzetes döntéshozatal iránti kérelem elbírálására a Bíróság rendelkezik hatáskörrel.

Sem a Bíróság, sem a Törvényszék nem dönti el a nemzeti jogvitát. A nemzeti bíróság feladata, hogy az ügyet a Bíróság vagy a Törvényszék határozata alapján elbírálja. E határozat a tartalmilag hasonló kérdésben eljáró más nemzeti bíróságokat is köti.

A sajtó részére készített nem hivatalos kiadvány, amely nem köti a Bíróságot. A tényállás és a jogi háttér ismertetése a releváns időszakra vonatkozik, és az ügy iratain alapul.

A kihirdetés napján [az ítélet teljes szövege és adott esetben az összefoglalása](#) megtalálható a CURIA honlapon.

Sajtófelelős: Szabó Mónika ☎ (+352) 4303 3047

Az ítélet kihirdetésekor készített képfelvételek elérhetők itt: „[Curia Web TV](#)”, valamint „[European Broadcasting Service](#)” ☎ (+32) 2 2964106.

Kövesse a híreket!



¹ [A nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló](#), 1999. május 28-án Montrealban kötött, és az Európai Közösség által 1999. december 9-én aláírt és annak nevében a 2001. április 5-i [2001/539/EK tanácsi határozattal](#) jóváhagyott egyezmény.

² A Montreali Egyezmény 33. cikkének (1) bekezdése szerint a kártérítési pert – a felperes választása szerint – a szerződő államok egyikének területén vagy a fuvarozó állandó lakhelye vagy az üzleti tevékenységének fő helye szerinti bíróságnál, vagy annál, ahol olyan üzleti tevékenységet folytat, amelyen keresztül a szerződést megkötötte, vagy a rendeltetési hely szerinti bíróságnál kell indítani. Az egyezmény különös szabályokat állapít meg az utas halálából vagy sérüléséből eredő kár esetén.

³ A légifuvarozók utasok és poggyászuk légi szállítására vonatkozó felelősségéről szóló, 1997. október 9-i [2027/97/EK tanácsi rendelet](#). E rendeletet ugyanis a Montreali Egyezménynek az utasok és poggyászuk légi szállítására vonatkozó lényeges rendelkezéseinek végrehajtása és annak érdekében módosították, hogy az alkalmazását kiterjesszék az egyetlen tagállamon belüli légifuvarozásra is. A módosításra a légifuvarozók balesetek esetén fennálló felelősségéről szóló 2027/97/EK tanácsi rendelet módosításáról szóló, 2002. május 13-i [889/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel](#) került sor. E rendelet a légi fuvarozók felelősségét szabályozó egyetlen szabálycsomag létrehozására irányul.

⁴ A Bíróság többek között kiemeli, hogy ellentétes lenne a fogyasztók és a légi fuvarozók érdekei közötti egyensúly méltányos egyeztetésének célkitűzésével, valamint a nagyobb előreláthatóság és nagyobb jogbiztonság biztosításának szükségességével annak megállapítása, hogy a légi szállítási szolgáltatások online értékesítése miatt a fuvarozóknak viselniük kell annak kockázatát, hogy bárhol a világon, ahol az online ajánlat elérhető, bírósági eljárást indíthassanak velük szemben, beleértve azokat a helyeket is, ahol fizikailag egyáltalán nincsenek jelen, vagy amelyek semmilyen kapcsolatban nem állnak az érintett szállítással. A Montreali Egyezmény előkészítő munkálatai során több delegáció ellenezte az utas lakóhelyének, illetve elsődleges és állandó lakóhelyének megfelelő illetékességi ok felvételét. Így ezen illetékességi ok terjedelme kizárólag az utas halálának vagy sérülésének esetére korlátozódik.