



Wyrok Trybunału

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

Komunikat prasowy nr 128/26

Luksemburg, 17 września 2026 r.

Zakup biletu lotniczego przez Internet nie przesądza o właściwości sądu miejsca zamieszkania pasażera do rozpoznania powództwa o odszkodowanie za zaginięcie bagażu

Pasażerka kupiła bilet lotniczy na podróż z Madrytu do Barcelony linią lotniczą Vueling Airlines (Barcelona). Bilet zakupiła w swoim miejscu zamieszkania w Fuenlabradzie (Madryt) za pośrednictwem niezależnej platformy sprzedaży internetowej. Na lotnisku w Madrycie pasażerka dodała odprawę bagażu jako usługę dodatkową do lotu. Bagaż ten następnie zaginął.

Pasażerka wniosła do sądu w Fuenlabradzie powództwo o naprawienie szkody poniesionej w wyniku zaginięcia bagażu. Hiszpański sąd wyraził szereg wątpliwości dotyczących wykładni konwencji montrealskiej¹, zawierającej między innymi przepisy dotyczące jurysdykcji w sprawach dotyczących odpowiedzialności przewoźnika w międzynarodowym przewozie lotniczym². Postanowił zatem zwrócić się w tej kwestii do Trybunału Sprawiedliwości.

Hiszpański sąd zastanawia się przede wszystkim, czy konwencja montrealaska ma zastosowanie, ponieważ zaginięcie bagażu nastąpiło podczas przewozu lotniczego między dwoma portami lotniczymi położonymi w tym samym państwie członkowskim.

Trybunał odpowiedział, że rozporządzenie w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną³ rozszerzyło zakres stosowania **konwencji montrealskiej**, aby uregulować także kwestię **określenia sądów właściwych miejscowo do rozpoznania powództwa o odszkodowanie w przypadku zaginięcia bagażu** podczas przewozu lotniczego między **dwoma portami lotniczymi położonymi na terytorium jednego państwa członkowskiego** wytoczonego przez **osobę zamieszkałą w tym państwie członkowskim** przeciwko **przewoźnikowi lotniczemu Unii mającemu siedzibę we wspomnianym państwie członkowskim**.

Sąd hiszpański chce następnie ustalić, czy jest właściwy jako sąd miejsca, gdzie przewoźnik posiada placówkę, za pośrednictwem której została zawarta umowa przewozu lotniczego. Wymagałoby to interpretacji tego miejsca jako głównego i stałego miejsca zamieszkania pasażera, w przypadku gdy umowę przewozu lotniczego zawarto przez Internet.

Trybunał uznał, że w tym przypadku **sądu głównego i stałego miejsca zamieszkania pasażera nie można uznać za sąd miejsca, w którym znajduje się owa placówka, a zatem nie może być on** w tym zakresie **właściwy** do rozpoznania **powództwa o odszkodowanie z tytułu szkody wynikłej z zaginięcia bagażu**⁴.

Hiszpański sąd zastanawia się wreszcie, czy w celu określenia wspomnianego miejsca należy dokonać rozróżnienia między główną usługą przewozu pasażera a usługą dodatkową, jaką jest przewóz bagażu, zwłaszcza gdy poniesiona szkoda dotyczy konkretnie tej drugiej usługi, a umowę przewozu bagażu zawarto w innym miejscu niż to, w którym zawarto umowę przewozu pasażera.

Według Trybunału, ponieważ **przewóz bagażu jest usługą dodatkową, umową mającą znaczenie do celów ustalenia właściwego sądu jest umowa przewozu pasażera**.

UWAGA: Odesłanie prejudycjalne pozwala sądom państw członkowskich zwrócić się do Trybunału Sprawiedliwości Unii

Europejskiej w ramach rozpatrywanego przez nie sporu z pytaniem o wykładnię prawa Unii lub o ocenę ważności aktu Unii.

Sąd jest właściwy do rozpoznawania wniosków o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, które dotyczą wyłącznie: 1) wspólnego systemu podatku od wartości dodanej (VAT), 2) podatku akcyzowego, 3) kodeksu celnego, 4) klasyfikacji taryfowej towarów w Nomenklaturze scalonej, 5) odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład, opóźnienia lub odwołania usług transportowych lub 6) systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych. Trybunał Sprawiedliwości jest właściwy do rozpoznawania wszystkich pozostałych wniosków o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym.

Ani Trybunał, ani Sąd nie rozstrzygają sporu krajowego. Do sądu krajowego należy rozstrzygnięcie sprawy zgodnie z orzeczeniem Trybunału lub Sądu. Orzeczenie to wiąże w ten sam sposób inne sądy krajowe, które spotykają się z podobnym problemem.

Dokument nieoficjalny, sporządzony na użytek mediów, który nie wiąże Trybunału Sprawiedliwości. Przedstawienie stanu faktycznego i ram prawnych odnosi się do okresu istotnego dla sprawy i opiera się na aktach sprawy.

Pełny [tekst i, w stosownym wypadku, streszczenie](#) wyroku są publikowane na stronie internetowej CURIA w dniu ogłoszenia.

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

Nagranie wideo z ogłoszenia wyroku jest dostępne na „[Curia Web TV](#)” oraz w „[European Broadcasting Service](#)” ☎ (+32) 22964106.

Pozostańmy w kontakcie!



¹ [Konwencja o ujednoliceniu niektórych prawideł 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 ust. 1 konwencji montrealskiej powództwo w sprawie odszkodowania należy wnieść, według wyboru powoda, na terytorium jednego z państw stron bądź do sądu miejsca zamieszkania przewoźnika lub głównej siedziby jego przedsiębiorstwa albo miejsca, gdzie posiada on placówkę, za pośrednictwem której została zawarta umowa, bądź do sądu miejsca przeznaczenia przewozu. Konwencja ustanawia szczególne zasady w przypadku szkody spowodowanej przez śmierć albo uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia pasażera.

³ [Rozporządzenie Rady \(WE\) nr 2027/97](#) z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną. Rozporządzenie to zostało bowiem zmienione w celu wprowadzenia w życie odpowiednich postanowień konwencji montrealskiej w odniesieniu do przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną oraz rozszerzyć stosowanie tych przepisów również w odniesieniu do przewozów lotniczych wewnętrznych każdego państwa członkowskiego. Zmiana została wprowadzona na mocy [rozporządzenia \(WE\) nr 889/2002](#) Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r. zmieniającego rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych. Rozporządzenie to ma na celu wprowadzenie wspólnego zbioru zasad regulujących odpowiedzialność przewoźników lotniczych.

⁴ Trybunał podkreślił między innymi, iż stwierdzenie, że ze względu na sprzedaż usług przewozu lotniczego przez Internet przewoźnicy ci powinni liczyć się z ryzykiem, iż będą pociągani do odpowiedzialności przed sądami na całym świecie – wszędzie, gdzie dostępna jest oferta internetowa, w tym w miejscach, w których nie są oni fizycznie obecni lub które nie mają jakiegokolwiek związku z danym przewozem – byłoby sprzeczne z celem zapewnienia sprawiedliwej równowagi między interesami konsumentów a interesami przewoźników lotniczych, a także z celami, jakie stanowią przewidywalność i pewność prawa. Ponadto podczas prac przygotowawczych nad konwencją montrealską wiele delegacji wyraziło sprzeciw wobec dodania podstawy właściwości miejscowej odpowiadającej miejscu zamieszkania lub głównemu i stałemu miejscu pobytu pasażera. Jej zakres pozostał zatem ograniczony wyłącznie do przypadków śmierci bądź uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia pasażera.