



Domstolens **dom**

i mål C-876/24 | Vueling Airlines (Behörig domstol i fall av onlineavtal om nationell lufttransport)

Pressmeddelande nr 128/26

Luxemburg den 17 september 2026

Den omständigheten att en passagerare har köpt en flygbiljett online innebär inte att domstolen på passagerarens hemvistort är behörig att pröva passagerarens talan om ersättning för förlorat bagage

En passagerare bokade en flygning mellan Madrid (Spanien) och Barcelona (Spanien) med flygbolaget Vueling Airlines (Barcelona). Hon köpte flygbiljetten från sitt hem i Fuenlabrada (Madrid) via en oberoende e-handelsplattform. På flygplatsen i Madrid köpte passageraren till incheckat bagage som en tilläggstjänst till flygresan. Bagaget försvann dock under resan mellan Madrid och Barcelona.

Passageraren väckte talan vid en domstol i Fuenlabrada och yrkade ersättning för den skada som uppkommit till följd av förlusten av hennes bagage. Den spanska domstolen ansåg att det i flera avseenden rådde tvivel angående tolkningen av Montrealkonventionen,¹ vilken bland annat innehåller bestämmelser om domstols behörighet vid skadeståndstalan som riktar sig mot transportören i samband med internationella lufttransporter.² Den beslutade därför att inhämta ett förhandsavgörande från EU-domstolen för att få klarhet i hur nämnda konvention ska tolkas.

Den spanska domstolen vill med sin begäran om förhandsavgörande till att börja med få klarhet i om Montrealkonventionen är tillämplig, eftersom den berörda passagerarens bagage förlorades under en lufttransport mellan två flygplatser belägna i en och samma medlemsstat.

EU-domstolen besvarar i sin dom denna fråga på följande sätt. Förordningen om lufttrafikföretagens ansvar vid lufttransport av passagerare och deras bagage³ har utvidgat tillämpningsområdet för **Montrealkonventionen** på så sätt att den även reglerar **fastställandet av vilka domstolar** som har lokal behörighet att pröva en **skadeståndstalan med anledning av förlust av bagage** vid lufttransport mellan två flygplatser belägna inom en enda medlemsstats territorium som väckts av en **person med hemvist i denna medlemsstat** mot ett **EU-lufttrafikföretag med säte i samma medlemsstat**.

Därefter vill den spanska domstolen få klarhet i om den har behörighet att pröva den berörda passagerarens skadeståndstalan, i egenskap av domstol på den ort där transportören har ett kontor genom vilket lufttransportavtalet ingicks. Detta skulle enligt denna domstol kräva att forumregeln som utgår från den orten tolkas på så sätt att den även avser den ort där passageraren har sin huvudsakliga och stadigvarande bostad i fall där det aktuella lufttransportavtalet har ingåtts online.

EU-domstolen finner att i det fallet kan domstolen på den ort där passageraren har sin huvudsakliga och stadigvarande bostad inte anses vara domstolen på den i nämnda forumregel angivna orten och kan därför inte vara behörig att pröva en skadeståndstalan med anledning av förlust av bagage.⁴

Slutligen vill den spanska domstolen få klarhet i om man för att fastställa den ort där transportören har ett kontor genom vilket det aktuella lufttransportavtalet ingicks måste skilja mellan det avtal som rör huvudförpliktelsen att transportera passageraren och det avtal som rör biförpliktelsen att transportera bagaget, särskilt i fall där den vållade skadan specifikt avser den sistnämnda förpliktelsen och där avtalet om bagagetransport har ingåtts på en annan ort än den där avtalet om passagerartransport ingicks.

EU-domstolen slår här fast att **bagagetransporten** utgör en **tilläggstjänst**, vilket innebär att **det avtal som är avgörande vid fastställandet av behörig domstol är avtalet om lufttransport av passageraren**.

PÅPEKANDE: Begäran om förhandsavgörande gör det möjligt för domstolarna i medlemsstaterna att, i ett mål som pågår vid dem, vända sig till Europeiska unionens domstol med frågor om tolkningen av unionsrätten eller om giltigheten av en EU-akt.

Tribunalen är behörig att pröva och avgöra mål om förhandsavgörande som uteslutande avser 1) det gemensamma systemet för mervärdesskatt, 2) punktskatter, 3) tullkodexen, 4) tullklassificering av varor i Kombinerade nomenklaturen, 5) kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning eller försenade eller inställda transporttjänster eller 6) systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser. Domstolen är behörig att pröva alla övriga mål om förhandsavgörande.

Varken domstolen eller tribunalen avgör det nationella målet. Det ankommer på den nationella domstolen att avgöra målet i enlighet med domstolens eller tribunalens avgörande. Detta avgörande är på samma sätt bindande för de övriga nationella domstolar där en liknande fråga uppkommer.

Detta är en icke-officiell handling avsedd för massmedia och den är inte bindande för domstolen. Redogörelsen för de faktiska omständigheterna och de tillämpliga bestämmelserna hänför sig till den relevanta tidpunkten och grundar sig på handlingarna i målet.

[Domen i fulltext och eventuellt en resumé av domen](#) publiceras på webbplatsen CURIA dagen för avkunnandet.

Kontaktperson för press: Jarosław Zasada ☎ (+352) 4303 2793.

Bilder från uppläsningen av domen finns tillgängliga på "[European Broadcasting Service](#)" ☎ (+32) 2 2964106.

Håll dig uppdaterad!



¹ [Konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter](#), som ingicks i Montreal den 28 maj 1999, undertecknades av Europeiska gemenskapen den 9 december 1999 och godkändes på gemenskapens vägnar genom rådets [beslut 2001/539/EG](#) av den 5 april 2001.

² I artikel 33.1 i Montrealkonventionen anges att talan om ersättning ska väckas inom något av de fördragsslutande staternas territorier. Käranden får välja att väcka talan antingen vid domstolen i den ort där transportören har sitt hemvist, där transportörens huvudkontor ligger eller där transportören har ett kontor genom vilket avtalet slutits, eller också vid domstolen på destinationsorten. Konventionen fastställer särskilda regler för talan om ersättning för skada med anledning av att en passagerare dödats eller skadats.

³ Rådets [förordning \(EG\) nr 2027/97](#) av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags ansvar vid lufttransport av passagerare och deras bagage. EU-lagstiftaren beslutade nämligen att ändra denna förordning i syfte att genomföra de relevanta bestämmelserna i Montrealkonventionen avseende lufttransport av passagerare och deras bagage och i syfte att utvidga tillämpningsområdet för dessa bestämmelser till att också omfatta lufttransport inom en enda medlemsstat. Ändringen gjordes genom Europaparlamentets och rådets [förordning \(EG\) nr 889/2002](#) av den 13 maj 2002 om ändring av rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretagens ansvar vid olyckor. Syftet med denna förordning är att införa ett enhetligt regelverk som reglerar lufttrafikföretagens skadeståndsansvar.

⁴ EU-domstolen påpekar bland annat att det skulle strida mot målet om sammanvägning av konsumenternas och lufttrafikföretagens intressen, liksom mot behovet av att säkerställa större förutsebarhet och rättssäkerhet på området för lufttransport av passagerare, att anse att dessa företag, på grund av online-försäljningen av lufttransporttjänster, måste stå risken för att bli stämda vid domstolar i hela världen där online-erbjudandet är tillgängligt, inbegripet på platser där de inte har någon fysisk närvaro eller platser som saknar koppling till den berörda transporten. Härtill kommer att under det förberedande arbete som ledde fram till att Montrealkonventionen antogs, så uttryckte många delegationer sin motvilja mot att införa ett så kallat passagerarforum, det vill säga en regel om att talan får föras inom den stats territorium där passageraren hade sin huvudsakliga och stadigvarande bostad vid tidpunkten för den aktuella skadan. Tillämpningsområdet för denna domsrättsregel begränsades därför till att avse enbart talan om ersättning med anledning av att en passagerare dödats eller skadats.