



Acórdão do Tribunal de Justiça no processo C-876/24 | Vueling Airlines (Jurisdição competente em caso de contrato nacional em linha de transporte aéreo)

Comunicado de Imprensa n.º 128/26

Luxemburgo, em 17 de setembro de 2026.

A compra em linha de um bilhete de avião não implica que o tribunal do lugar de residência do passageiro seja competente para conhecer da ação de indenização em caso de perda de bagagem

Uma passageira comprou um bilhete de avião para um voo Madrid (Espanha) – Barcelona (Espanha) da companhia aérea Vueling Airlines (Barcelona). Comprou o bilhete a partir do seu domicílio em Fuenlabrada (Madrid), através de uma plataforma independente de venda em linha. No aeroporto de Madrid, a passageira adicionou o serviço de registo de bagagem como serviço adicional ao voo. A bagagem acabou por se perder.

A passageira apresentou, perante um tribunal de Fuenlabrada, um pedido de indemnização pelos danos resultantes da perda da sua bagagem. O tribunal espanhol manifestou várias dúvidas relativamente à interpretação da Convenção de Montreal ¹, que contém, entre outras, regras relativas à competência judiciária em caso de ações por danos contra transportadoras no âmbito do transporte aéreo internacional ². Decidiu, por conseguinte, questionar o Tribunal de Justiça a este respeito.

O tribunal espanhol tem dúvidas, em primeiro lugar, sobre se a Convenção de Montreal é aplicável, uma vez que a perda da bagagem ocorreu durante um transporte aéreo que ligou dois aeroportos situados no mesmo Estado-Membro.

O Tribunal de Justiça responde que o Regulamento relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas no transporte de passageiros e respetiva bagagem ³ alargou o âmbito de aplicação da **Convenção de Montreal**, de modo a regular também a **determinação dos órgãos jurisdicionais** territorialmente competentes para conhecer de uma **ação por danos em caso de perda da bagagem** por ocasião de um transporte aéreo efetuado entre **dois aeroportos situados no território de um único Estado-Membro**, intentada por uma **pessoa residente nesse Estado-Membro** contra uma **transportadora aérea da União com sede no referido Estado-Membro**.

Em seguida, o tribunal espanhol quis saber se era competente na qualidade de tribunal do lugar do estabelecimento da transportadora no qual o contrato foi celebrado. Tal exigiria que se interpretasse esse local no sentido de que designa a residência principal e permanente do passageiro quando o contrato foi celebrado em linha.

O Tribunal de Justiça considera que, neste caso, **o tribunal da residência principal e permanente do passageiro não pode ser considerado o tribunal do lugar em que se situa esse estabelecimento e não pode, portanto, ser competente** para conhecer a este título de uma **ação por danos em caso de perda de bagagem** ⁴.

Por último, o tribunal espanhol questiona-se sobre se, para determinar o referido lugar, é necessário distinguir entre a prestação principal de transporte do passageiro e a prestação acessória de transporte de bagagem, em especial quando o dano causado diz especificamente respeito a esta última e o contrato de transporte da bagagem tiver sido celebrado num local diferente daquele em que foi celebrado o contrato de transporte do passageiro.

Segundo o Tribunal de Justiça, sendo **o transporte de bagagens** um **serviço acessório**, **o contrato relevante para efeitos da determinação do órgão jurisdicional competente é o contrato de transporte de passageiros**.

NOTA: O reenvio prejudicial permite que os órgãos jurisdicionais dos Estados-Membros, no âmbito de um litígio que lhes tenha sido submetido, interroguem o Tribunal de Justiça da União Europeia sobre a interpretação do Direito da União ou sobre a validade de um ato da União.

O Tribunal Geral é competente para tratar os pedidos de decisão prejudicial que digam exclusivamente respeito 1) ao sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado (IVA), 2) aos impostos especiais de consumo, 3) ao Código Aduaneiro, 4) à classificação pautal das mercadorias na Nomenclatura Combinada, 5) à indemnização e a assistência aos passageiros em caso de recusa de embarque ou de atraso ou de cancelamento de serviços de transporte ou 6) ao sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa. O Tribunal de Justiça é competente para tratar todos os outros pedidos de decisão prejudicial.

Nem o Tribunal de Justiça nem o Tribunal Geral decidem o litígio nacional. Cabe ao órgão jurisdicional nacional decidir o processo em conformidade com a decisão do Tribunal de Justiça ou do Tribunal Geral. Esta decisão vincula, do mesmo modo, os outros órgãos jurisdicionais nacionais aos quais seja submetido um problema semelhante.

Documento não oficial, para uso exclusivo dos órgãos de informação, que não vincula o Tribunal de Justiça. A apresentação dos factos e do quadro jurídico refere-se ao período relevante e baseia-se nos autos do processo.

O [texto integral e, sendo caso disso, o resumo](#) do acórdão são publicados no sítio CURIA no dia da prolação.

Contacto Imprensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667.

Estão disponíveis imagens da leitura do acórdão na «[Curia Web TV](#)», bem como no «[European Broadcasting Service](#)» ☎ (+32) 2 2964106.

Fique em contacto!



¹ [Convenção para a Unificação de certas Regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional](#), celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999, assinada pela Comunidade Europeia em 9 de dezembro de 1999, e aprovada em seu nome pela [Decisão 2001/539/CE](#) do Conselho, de 5 de abril de 2001.

² Nos termos do artigo 33.º, n.º 1, da Convenção de Montreal, a ação por danos deverá ser intentada, à escolha do autor, no território de um dos Estados Partes, seja perante o tribunal da sede da transportadora, do estabelecimento principal desta ou do estabelecimento em que tenha sido celebrado o contrato, seja perante o tribunal do local de destino. A Convenção estabelece regras específicas em caso de danos resultantes da morte ou lesão corporal de um passageiro.

³ [Regulamento \(CE\) n.º 2027/97](#) do Conselho, de 9 de outubro de 1997, relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas no transporte de passageiros e respetiva bagagem. Com efeito, este regulamento foi alterado a fim de transpor as disposições pertinentes da Convenção de Montreal respeitantes ao transporte aéreo de passageiros e da sua bagagem e de tornar o âmbito de aplicação dessas disposições extensivo aos transportes aéreos efetuados no território de um único Estado-Membro. A alteração foi introduzida pelo [Regulamento \(CE\) n.º 889/2002](#) do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de maio de 2002, que altera o Regulamento (CE) n.º 2027/97 do Conselho relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente. Este regulamento visa estabelecer um conjunto único de regras que regulam a responsabilidade das transportadoras aéreas.

⁴ O Tribunal de Justiça salienta, entre outros aspetos, que seria contrário ao objetivo de um equilíbrio equitativo entre os interesses dos consumidores e os das transportadoras aéreas, bem como à necessidade de assegurar uma maior previsibilidade e segurança jurídica no domínio do transporte aéreo de passageiros, considerar que, devido à venda em linha dos serviços de transporte aéreo, essas transportadoras tivessem de suportar o risco de serem demandadas em tribunais situados em qualquer parte do mundo onde a oferta em linha esteja disponível, incluindo em locais em que não disponham de presença física ou que não tenham nenhuma ligação com o transporte em causa. Além disso, durante os trabalhos preparatórios da Convenção de Montreal, numerosas delegações manifestaram a sua oposição à introdução de um critério de atribuição de competência correspondente ao domicílio ou à residência principal e permanente do passageiro. Por conseguinte, limitou-se o alcance deste critério apenas aos casos de morte ou lesão corporal do passageiro.