



COMUNICADO DE IMPRENSA n.º 25/26

Luxemburgo, 26 de fevereiro de 2026

Conclusões do advogado-geral no processo C-876/24 | Vueling Airlines (Órgão jurisdicional com competência em caso de contrato de transporte aéreo nacional em linha)

Competência judicial: segundo o advogado-geral D. Spielmann, em caso de compra em linha de um bilhete de avião, a residência do passageiro não pode determinar o órgão jurisdicional do local onde a transportadora tem um estabelecimento em que tenha sido celebrado o contrato de transporte aéreo

Face à transformação do setor aéreo, propõe-se considerar que esse órgão jurisdicional, perante o qual o passageiro pode intentar uma ação por danos contra uma transportadora aérea, é o do local onde se encontra o aeroporto em que essa transportadora procede, diretamente ou através de outra transportadora, ao registo dos passageiros e da sua bagagem

Uma passageira comprou um bilhete de avião para um voo Madrid (Espanha) – Barcelona (Espanha) da companhia aérea Vueling Airlines (Barcelona). O bilhete foi comprado a partir do domicílio da passageira em Fuenlabrada (Madrid), através de uma plataforma independente de venda em linha. No aeroporto de Madrid, a passageira acrescentou o registo da bagagem, a título de serviço adicional ao voo. A bagagem perdeu-se.

A passageira apresentou, num tribunal de Fuenlabrada, um pedido de indemnização por danos resultantes da perda da sua bagagem. O juiz espanhol manifestou várias dúvidas quanto à interpretação da Convenção de Montreal ¹, que contém, nomeadamente, regras respeitantes à competência judicial em caso de ações por danos do transportador no quadro do transporte aéreo internacional ². Por conseguinte, decidiu questionar o Tribunal de Justiça a este respeito.

O juiz espanhol pergunta, em primeiro lugar, se é competente para conhecer do litígio, uma vez que a perda da bagagem ocorreu durante um transporte aéreo que ligava dois aeroportos situados no mesmo Estado-Membro.

Nas suas conclusões hoje apresentadas, o advogado-geral D. Spielmann considera que resulta do direito da União que **as regras da Convenção de Montreal são aplicáveis no que diz respeito ao transporte aéreo efetuado no interior de um Estado-Membro da União Europeia**. Com efeito, a convenção prossegue um **objetivo de uniformidade** que se reflete na **política europeia deste setor**, visando a harmonização de determinados domínios da responsabilidade das transportadoras e dos direitos dos passageiros.

Em seguida, o juiz espanhol pretende saber se é competente enquanto órgão jurisdicional do local onde a transportadora tem o estabelecimento em que foi celebrado o contrato de transporte aéreo ³. Nesse caso, seria necessário interpretar esse local no sentido de incluir a residência principal e permanente do passageiro quando o contrato foi celebrado em linha. **O advogado-geral afasta esta possibilidade** ⁴.

Por último, o juiz espanhol pergunta se, para determinar esse local, importa distinguir entre a prestação principal de transporte aéreo e a prestação acessória de transporte de bagagens, em especial quando o dano causado diz especificamente respeito a esta última prestação. Segundo o advogado-geral, **uma prestação ou um contrato acessório não pode ser considerado determinante para identificar o local onde a transportadora tem um estabelecimento em que foi celebrado o contrato** ⁵. **Esse critério refere-se, portanto, ao local onde foi celebrado o contrato relativo à**

prestação principal de transporte aéreo.

D. Spielmann considera útil proceder a uma reflexão mais ampla sobre a possível interpretação desse local, em especial quando o contrato de transporte aéreo é celebrado em linha. O advogado-geral entende que esta interpretação deve ser ampla e evolutiva, e ter em conta tanto a proteção reforçada conferida aos passageiros pela convenção como a transformação do setor em virtude dos avanços tecnológicos. Propõe, assim, que se interprete esse local no sentido de corresponder, em **caso de contrato celebrado em linha, ao aeroporto no qual a transportadora aérea procede, diretamente ou através de um acordo comercial com outra transportadora, ao registo dos passageiros e da sua bagagem** ⁶.

NOTA: As conclusões do advogado-geral não vinculam o Tribunal de Justiça. A missão dos advogados-gerais consiste em propor ao Tribunal de Justiça, com toda a independência, uma solução jurídica nos processos que lhes são atribuídos. Os juízes do Tribunal de Justiça iniciam agora a sua deliberação no presente processo. O acórdão será proferido em data posterior.

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 sobre a interpretação do Direito da União ou sobre a validade de um ato da União. O Tribunal de Justiça não decide o litígio nacional. Cabe ao órgão jurisdicional nacional decidir o processo em conformidade com a decisão do Tribunal de Justiça. 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.

O [texto integral](#) das conclusões é publicado no sítio CURIA no dia da leitura.

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

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 da Convenção de Montreal, a ação por danos deve 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 de morte ou lesão corporal sofrida por um passageiro.

³ O advogado-geral salienta que é a primeira vez que o Tribunal de Justiça é chamado a interpretar este critério de competência, o qual, aliás, tem sido objeto de interpretações muito diferentes pelos tribunais dos Estados Partes na convenção.

⁴ Para tal, apresenta várias razões, designadamente a oposição manifestada por inúmeras delegações durante os trabalhos preparatórios da convenção em relação ao aditamento de um critério de atribuição de competência correspondente ao domicílio ou à residência principal e permanente do passageiro. Além disso, uma interpretação segundo a qual a simples acessibilidade a uma plataforma de venda em linha legitimaria a competência dos tribunais da residência principal e permanente de cada passageiro seria contrária aos objetivos de previsibilidade e de segurança jurídica na designação dos tribunais territorialmente competentes.

⁵ Segundo o advogado-geral, esta interpretação está em conformidade com os objetivos da convenção, pois contribui para o equilíbrio dos interesses dos consumidores e das transportadoras aéreas, assegurando uma maior previsibilidade e segurança jurídica.

⁶ O advogado-geral considera que esta interpretação está em conformidade com a intenção da convenção de instaurar uma ação nos tribunais do país onde o bilhete foi comprado quando a transportadora tem uma presença comercial nesse país, bem como com os objetivos por ela prosseguidos. Tal interpretação permitiria evitar que, em numerosos cenários, o exercício do direito de ação do passageiro fosse limitado aos tribunais de um país estrangeiro com o qual o passageiro não tem nenhum contacto. Respeitaria também o objetivo de estabelecer um equilíbrio entre a possibilidade de os particulares intentarem ações judiciais nos seus tribunais nacionais e a proteção das companhias aéreas contra a obrigação de se defenderem em países onde não têm qualquer presença comercial. Além disso, tem a vantagem de estar em conformidade com os objetivos de previsibilidade e de segurança jurídica.