Coletânea da Jurisprudência

DESPACHO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Sexta Secção)

13 de fevereiro de 2020*

«Reenvio prejudicial — Artigo 99.º do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça — Espaço de liberdade, segurança e justiça — Competência judiciária, reconhecimento e execução de decisões em matéria civil e comercial — Regulamento (UE) n.º 1215/2012 — Artigo 7.º, ponto 1, alínea b), segundo travessão — Competência especial em matéria contratual — Conceito de "lugar de cumprimento" — Contrato de prestação de serviços — Transporte aéreo — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Direito a indemnização dos passageiros dos transportes aéreos em caso de cancelamento ou atraso considerável dos voos — Voo com reserva única confirmada e efetuado em várias partes por duas transportadoras aéreas diferentes — Cancelamento da última parte do voo — Ação de indemnização intentada contra a transportadora aérea responsável pela última parte do voo no tribunal em cuja jurisdição se situa o ponto de partida da primeira parte do voo»

No processo C-606/19,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Amtsgericht Hamburg (Tribunal de Primeira Instância de Hamburgo, Alemanha), por Decisão de 31 de julho de 2019, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 12 de agosto de 2019, no processo

flightright GmbH

contra

Iberia LAE SA Operadora Unipersonal,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Sexta Secção),

composto por: M. Safjan (relator), presidente de secção, L. Bay Larsen e N. Jääskinen, juízes,

advogado-geral: H. Saugmandsgaard Øe,

secretário: A. Calot Escobar,

vista a decisão tomada, ouvido o advogado-geral, de decidir por despacho fundamentado, em conformidade com o artigo 99.º do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça,

profere o presente

* Língua do processo: alemão.

Despacho

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do Regulamento (UE) n.º 1215/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2012, relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial (JO 2012, L 351, p. 1).

2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe a flightright GmbH, empresa com sede em Potsdam (Alemanha), à companhia aérea Iberia LAE SA Operadora Unipersonal (a seguir «Iberia»), com sede em Madrid (Espanha), a respeito de um pedido de indemnização apresentado com base no Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1).

Quadro jurídico

Regulamento n.º 1215/2012

3 A secção 2 do capítulo II do Regulamento n.º 1215/2012, intitulada «Competências especiais», contém o artigo 7.º do mesmo, que, no seu ponto 1, dispõe:

«As pessoas domiciliadas num Estado-Membro podem ser demandadas noutro Estado-Membro:

1) a) Em matéria contratual, perante o tribunal do lugar onde foi ou deva ser cumprida a obrigação em questão;
   b) Para efeitos da presente disposição e salvo convenção em contrário, o lugar de cumprimento da obrigação em questão será:

   — no caso da venda de bens, o lugar num Estado-Membro onde, nos termos do contrato, os bens foram ou devam ser entregues,

   — no caso da prestação de serviços, o lugar num Estado-Membro onde, nos termos do contrato, os serviços foram ou devam ser prestados;
   c) Se não se aplicar a alínea b), será aplicável a alínea a).»

Regulamento n.º 261/2004

4 O artigo 2.º do Regulamento n.º 261/2004, com a epígrafe «Definições», prevê:

«[…]

b) "Transportadora aérea operadora", uma transportadora aérea que opera ou pretende operar um voo ao abrigo de um contrato com um passageiro, ou em nome de uma pessoa coletiva ou singular que tenha contrato com esse passageiro;

[…]»

5 O artigo 3.º desse regulamento, com a epígrafe «Âmbito», dispõe, no seu n.º 5:

«O presente regulamento aplica-se a qualquer transportadora aérea operadora que forneça transporte a passageiros abrangidos pelos n.os 1 e 2. Sempre que uma transportadora aérea operadora, que não tem contrato com o passageiro, cumprir obrigações impostas pelo presente regulamento, será considerado como estando a fazê-lo em nome da pessoa que tem contrato com o passageiro.»

6 O artigo 5.º do referido regulamento, com a epígrafe «Cancelamento», estabelece, no seu n.º 1, alínea c):

«Em caso de cancelamento de um voo, os passageiros em causa têm direito a:

[…]

c) Receber da transportadora aérea operadora indemnização nos termos do artigo 7.º, salvo se:
   i) tiverem sido informados do cancelamento pelo menos duas semanas antes da hora programada de partida, ou
   ii) tiverem sido informados do cancelamento entre duas semanas e sete dias antes da hora programada de partida e se lhes tiver sido oferecido reencaminhamento que lhes permitisse partir até duas horas antes da hora programada de partida e chegar ao destino final até quatro horas depois da hora programada de chegada, ou
   iii) tiverem sido informados do cancelamento menos de sete dias antes da hora programada de partida e se lhes tiver sido oferecido reencaminhamento que lhes permitisse partir até uma hora antes da hora programada de partida e chegar ao destino final até duas horas depois da hora programada de chegada.»

7 O artigo 7.º do mesmo regulamento, com a epígrafe «Direito a indemnização», dispõe, no seu n.º 1, alínea a):

«Em caso de remissão para o presente artigo, os passageiros devem receber uma indemnização no valor de:

a) 250 euros para todos os voos até 1 500 quilómetros».

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

8 O litígio no processo principal tem por origem um voo sucessivo que estava programado para 25 de agosto de 2018 e que foi objeto de uma reserva única confirmada, efetuada por dois passageiros (a seguir «passageiros em causa»).

9 Esse voo, com partida de Hamburgo (Alemanha) e destino a San Sebastián (Espanha), era composto por três partes. A primeira parte, entre Hamburgo e Londres (Reino Unido), foi operada pela companhia aérea British Airways, ao passo que a Iberia foi responsável pelas outras duas partes, a saber, as que faziam a ligação entre Londres e Madrid (Espanha) e entre Madrid e San Sebastián, respetivamente.

10 Embora as duas primeiras partes do voo tenham decorrido sem incidentes, a terceira, em contrapartida, foi objeto de cancelamento, sem que os passageiros em causa tenham disso sido informados atempadamente.

11 Na sequência desse cancelamento, a flightright, à qual os passageiros em causa tinham cedido os seus eventuais direitos a indemnização, propôs no órgão jurisdicional de reenvio, o Amtsgericht Hamburg (Tribunal de Primeira Instância de Hamburgo, Alemanha), uma ação de indemnização no montante

total de 500 euros, ou seja, de 250 euros por passageiro, contra a Iberia, com base nos artigos 5.º, n.º 1, alínea c), e 7.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004, uma vez que a distância entre Hamburgo e San Sebastián é de cerca de 1 433 km.

12 O órgão jurisdicional de reenvio tem dúvidas, por um lado, quanto à sua competência internacional para conhecer do litígio no processo principal e, por outro, quanto à possibilidade de os passageiros em causa demandarem judicialmente as duas transportadoras aéreas que intervieram na realização do voo sucessivo na origem do litígio no processo principal.

13 Em especial, esse órgão jurisdicional interroga-se quanto à questão de saber se é competente para conhecer do litígio no processo principal no que diz respeito à parte do voo que foi objeto de cancelamento, apesar do facto de o lugar de partida e o lugar de chegada dessa parte do voo, a saber, Madrid e San Sebastián, respetivamente, se localizarem fora da sua jurisdição.

14 Por outro lado, o referido órgão jurisdicional faz notar que o Tribunal de Justiça, no Acórdão de 11 de julho de 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), declarou que, no âmbito de um voo sucessivo que deu origem a uma reserva única, a transportadora aérea que operou a primeira parte desse voo, cujo ponto de partida estava localizado na jurisdição do tribunal em que foi proposta a ação, podia ser demandada relativamente à totalidade das partes desse voo, para efeitos de uma ação de indemnização intentada com base no Regulamento n.º 261/2004.

15 Tendo em conta esse acórdão, o órgão jurisdicional de reenvio interroga-se quanto à questão de saber se a transportadora aérea responsável pela última parte desse voo pode, igualmente, ser demandada no âmbito de uma ação de indemnização com esse fundamento.

16 Nestas circunstâncias, o Amtsgericht Hamburg (Tribunal de Primeira Instância de Hamburgo) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) O órgão jurisdicional de reenvio é internacionalmente competente quando, no caso de voos sucessivos que constituem um todo, cada um dos voos é operado por duas transportadoras aéreas comunitárias diferentes e o órgão jurisdicional de reenvio só é internacionalmente competente em relação ao voo que não foi afetado pelo cancelamento?

2) As transportadoras aéreas envolvidas nos voos sucessivos têm legitimidade passiva quando os voos sucessivos foram operados por duas transportadoras aéreas comunitárias?»

Quanto às questões prejudiciais

17 Ao abrigo do disposto no artigo 99.º do seu Regulamento de Processo, o Tribunal de Justiça pode, nomeadamente, quando a resposta à questão submetida a título prejudicial possa ser claramente deduzida da jurisprudência ou quando a resposta a essa questão não suscite nenhuma dúvida razoável, decidir, a qualquer momento, mediante proposta do juiz-relator, ouvido o advogado-geral, pronunciar-se por meio de despacho fundamentado.

18 Cabe aplicar esta disposição no presente processo.

19 A título preliminar, há que recordar que, segundo jurisprudência constante, no âmbito do processo de cooperação entre os órgãos jurisdicionais nacionais e o Tribunal de Justiça instituído pelo artigo 267.º TFUE, cabe a este dar ao juiz nacional uma resposta útil que lhe permita decidir o litígio que lhe foi submetido. Nesta ótica, incumbe ao Tribunal, se necessário, reformular as questões que lhe são submetidas. Além disso, o Tribunal pode entender que é necessário levar em consideração

normas de direito da União às quais o juiz nacional não fez referência no enunciado da sua questão [Acórdão de 5 de dezembro de 2019, Centraal Justitieel Incassobureau (Reconnaissance et exécution des sanctions pécuniaires), C-671/18, EU:C:2019:1054, n.º 26 e jurisprudência referida].

20 No caso em apreço, o órgão jurisdicional de reenvio não invoca qualquer disposição no enunciado das suas questões prejudiciais. Contudo, resulta claramente da decisão de reenvio que esse órgão jurisdicional se interroga quanto à sua competência para conhecer da ação de indemnização proposta contra a transportadora aérea responsável pela última parte do voo, pendente perante si.

21 Por conseguinte, há que examinar essas questões à luz das disposições relativas à competência judiciária, constantes do Regulamento n.º 1215/2012.

22 Nestas condições, deve entender-se que as referidas questões, que devem ser examinadas em conjunto, consistem em que o órgão jurisdicional de reenvio pergunta ao Tribunal de Justiça, em substância, se o artigo 7.º, ponto 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento n.º 1215/2012 deve ser interpretado no sentido de que o «lugar de cumprimento», na aceção dessa disposição, no caso de um voo caracterizado por uma reserva única confirmada para todo o trajeto e dividido em várias partes, pode ser constituído pelo lugar de partida da primeira parte do voo, quando o transporte relativo a essas partes de voo é efetuado por duas transportadoras aéreas diferentes e a ação de indemnização, com base no Regulamento n.º 261/2004, tem por origem o cancelamento da última parte do voo e é intentada contra a transportadora aérea responsável por essa última parte.

23 A este respeito, deve recordar-se que o artigo 7.º, ponto 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento n.º 1215/2012 dispõe que, em matéria contratual, para efeitos de demandar noutro Estado-Membro pessoas domiciliadas num Estado-Membro, o lugar de cumprimento da obrigação que serve de base à ação corresponde, para efeitos dessa disposição e salvo convenção em contrário, no caso da prestação de serviços, ao lugar num Estado-Membro onde, nos termos do contrato, os serviços foram ou devam ser prestados.

24 A este respeito, importa assinalar igualmente que, na medida em que o Regulamento n.º 1215/2012 revoga e substitui o Regulamento (CE) n.º 44/2001 do Conselho, de 22 de dezembro de 2000, relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial (JO 2001, L 12, p. 1), a interpretação dada pelo Tribunal de Justiça no que respeita às disposições deste último regulamento é igualmente válida para o Regulamento n.º 1215/2012, quando as disposições destes dois instrumentos de direito da União possam ser qualificadas de equivalentes (Acórdão de 8 de maio de 2019, Kerr, C-25/18, EU:C:2019:376, n.º 19 e jurisprudência referida).

25 Consequentemente, a interpretação dada pelo Tribunal de Justiça no que respeita ao artigo 5.º, ponto 1, do Regulamento n.º 44/2001 também é válida para o artigo 7.º, ponto 1, do Regulamento n.º 1215/2012, uma vez que estas disposições podem ser qualificadas de equivalentes (Acórdão de 8 de maio de 2019, Kerr, C-25/18, EU:C:2019:376, n.º 20 e jurisprudência referida).

26 No que diz respeito ao artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento n.º 44/2001, o Tribunal de Justiça decidiu, no caso de voos diretos, que quer o lugar de partida quer o lugar de chegada do avião devem ser considerados, ao mesmo título, os lugares da prestação principal dos serviços que são objeto de um contrato de transporte aéreo, conferindo, desse modo, ao autor de uma ação de indemnização proposta com base no Regulamento n.º 261/2004, a escolha de propor a ação no tribunal em cuja jurisdição se situa o lugar de partida ou o lugar de chegada do avião, tal como esses lugares são estipulados no referido contrato (v., nesse sentido, Acórdão de 9 de julho de 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, n.ºs 43 e 47).

27 A esse respeito, o Tribunal de Justiça precisou que o conceito de «lugar de cumprimento», conforme interpretado no Acórdão de 9 de julho de 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439), ainda que faça referência a um voo direto, é válido igualmente, *mutatis mutandis*, no que respeita a uma situação na

qual o voo com correspondências caracterizado por uma reserva única para a totalidade do trajeto inclui duas partes (v., nesse sentido, Acórdão de 7 de março de 2018, flightright e o., C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, n.os 69 e 71).

28 Daí decorre que, quando um voo é caracterizado por uma reserva única confirmada para todo o trajeto e inclui duas partes, o autor de uma ação de indemnização com base no Regulamento n.º 261/2004, dispõe, igualmente, da possibilidade de escolher intentar a ação, quer no tribunal em cuja jurisdição se situa o lugar de partida da primeira parte do voo, quer no tribunal em cuja jurisdição se situa o lugar de chegada da segunda parte do voo.

29 Como resulta da decisão de reenvio, no processo principal, o voo em causa incluía três partes. Todavia, na medida em que um contrato de transporte aéreo seja caracterizado por uma reserva única confirmada para todo o trajeto, esse contrato prevê a obrigação, para uma transportadora aérea, de transportar um passageiro de um ponto A a um ponto D. Tal operação de transporte constitui um serviço em que um dos lugares de prestação principal se encontra no ponto A (v., por analogia, Acórdão de 7 de março de 2018, flightright e o., C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, n.º 71).

30 Nestas condições, há que considerar que, no caso de um voo sucessivo caracterizado por uma reserva única confirmada para todo o trajeto e que inclui várias partes, o lugar de cumprimento desse voo, na aceção do artigo 7.º, ponto 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento n.º 1215/2012, pode ser constituído pelo lugar de partida da primeira parte do voo, por ser um dos lugares da prestação principal dos serviços que são objeto de um contrato de transporte aéreo.

31 Dado que apresenta um vínculo suficientemente estreito com os elementos materiais do litígio e, portanto, assegura a conexão estreita pretendida pelas regras de competência especial enunciadas no artigo 7.º, ponto 1, do Regulamento n.º 1215/2012, entre o contrato de transporte aéreo e o órgão jurisdicional competente, esse lugar cumpre o objetivo de proximidade subjacente a essas regras (v., nesse sentido, Acórdão de 7 de março de 2018, flightright e o., C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, n.º 74 e jurisprudência referida).

32 Esta solução é igualmente conforme com o princípio de previsibilidade, cujo respeito é visado pelas referidas regras, na medida em que permite tanto ao demandante como ao demandado identificar o órgão jurisdicional do lugar de partida da primeira parte do voo, como está inscrito nesse contrato de transporte, como órgão jurisdicional em que a ação pode ser proposta (v., nesse sentido, Acórdão de 7 de março de 2018, flightright e o., C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, n.os 75 e 77 e jurisprudência referida).

33 Quanto à possibilidade de, num processo como o processo principal, demandar a transportadora aérea responsável pela última parte do voo no tribunal em cuja jurisdição se situa o ponto de partida da primeira parte do voo, importa assinalar que, embora seja verdade que não resulta da decisão de reenvio que a Iberia era o cocontratante dos passageiros em causa, a regra de competência especial em matéria contratual, prevista no artigo 7.º, ponto 1, do Regulamento n.º 1215/2012, exige, não a celebração de um contrato entre duas pessoas, mas sim a existência de uma obrigação jurídica livremente consentida por uma pessoa para com outra e na qual se baseia a ação do demandante (v., nesse sentido, Acórdão de 7 de março de 2018, flightright e o., C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, n.º 60 e jurisprudência referida).

34 A este respeito, o artigo 3.º, n.º 5, segundo parágrafo, do Regulamento n.º 261/2004 precisa que, sempre que uma transportadora aérea operadora, na aceção do artigo 2.º, alínea b), do mesmo regulamento, que não tem contrato com o passageiro, cumprir obrigações impostas por esse regulamento, será considerado como estando a fazê-lo em nome da pessoa que tem contrato com o passageiro.

35 Assim, deve considerar-se que a referida transportadora aérea cumpre obrigações livremente consentidas relativamente ao cocontratante desse passageiro. Estas obrigações têm a respetiva fonte no contrato de transporte aéreo (Acórdão de 7 de março de 2018, flightright e o., C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, n.º 63).

36 À luz de todas as considerações precedentes, há que responder às questões submetidas que o artigo 7.º, ponto 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento n.º 1215/2012 deve ser interpretado no sentido de que o «lugar de cumprimento», na aceção dessa disposição, no caso de um voo caracterizado por uma reserva única confirmada para todo o trajeto e dividido em várias partes, pode ser constituído pelo lugar de partida da primeira parte do voo, quando o transporte relativo a essas partes de voo é efetuado por duas transportadoras aéreas diferentes e a ação de indemnização, com base no Regulamento n.º 261/2004, tem por origem o cancelamento da última parte do voo e é proposta contra a transportadora aérea responsável por essa última parte.

Quanto às despesas

37 Revestindo o processo, quanto às partes no processo principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional de reenvio, compete a este decidir quanto às despesas.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Sexta Secção) declara:

O artigo 7.º, ponto 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento (UE) n.º 1215/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2012, relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial, deve ser interpretado no sentido de que o «lugar de cumprimento», na aceção dessa disposição, no caso de um voo caracterizado por uma reserva única confirmada para todo o trajeto e dividido em várias partes, pode ser constituído pelo lugar de partida da primeira parte do voo, quando o transporte relativo a essas partes de voo é efetuado por duas transportadoras aéreas diferentes e a ação de indemnização, com base no Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91, tem por origem o cancelamento da última parte do voo e é proposta contra a transportadora aérea responsável por essa última parte.

Assinaturas