



Coletânea da Jurisprudência

CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL
MACIEJ SZPUNAR
apresentadas em 20 de maio de 2015¹

Processo C-240/14

Eleonore Prüller-Frey
contra
Norbert Brodnig,
Axa Versicherung AG

[pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Landesgericht Korneuburg (Áustria)]

«Responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente — Convenção para a unificação de certas regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional — Regulamento (CE) n.º 2027/97 — Âmbito de aplicação — Voo efetuado num aparelho ultraleve com motor cujo operador não é titular de uma licença de exploração de serviços aéreos — Voo que teve o mesmo ponto de partida e de destino e efetuado com o objetivo de mostrar um imóvel a um eventual comprador — Regulamento (CE) n.º 864/2007 — Artigo 18.º — Ação direta contra o segurador do responsável»

I – Introdução

1. O presente pedido de decisão prejudicial do Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Áustria) refere-se à determinação da lei aplicável a um pedido de indemnização de um particular, residente na Áustria, contra o operador de uma aeronave e a sua seguradora de responsabilidade civil, na sequência de um acidente aéreo ocorrido em Espanha.

2. Este pedido apresenta um duplo interesse do ponto de vista do desenvolvimento do direito da União. Por um lado, dá ao Tribunal de Justiça a oportunidade de precisar os contornos do âmbito de aplicação, respetivamente, da Convenção para a unificação de certas regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional² e do Regulamento (CE) n.º 2027/97³, que transpõe esta Convenção. Por outro lado, permite esclarecer o alcance do artigo 18.º do Regulamento (CE) n.º 864/2007⁴, que prevê a ação direta contra o segurador do responsável.

1 — Língua original: francês.

2 — Convenção celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999, assinada pela Comunidade Europeia em 9 de dezembro de 1999 e aprovada em nome desta pela Decisão 2001/539/CE do Conselho, de 5 de abril de 2001 (JO L 194, p. 38, a seguir «Convenção de Montreal»). A Convenção de Montreal entrou em vigor, em relação à Comunidade, em 28 de junho de 2004.

3 — Regulamento do Conselho, de 9 de outubro de 1997, relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas no transporte de passageiros e respetiva bagagem (JO L 285, p. 1), conforme alterado pelo Regulamento (CE) n.º 889/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de maio de 2002 (JO L 140, p. 2, a seguir «Regulamento n.º 2027/97»).

4 — Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de julho de 2007, relativo à lei aplicável às obrigações extracontratuais («Roma II») (JO L 199, p. 40).

II – Quadro jurídico

A – *Convenção de Montreal*

3. O artigo 1.º, n.ºs 1 e 2, da Convenção de Montreal, intitulado «Âmbito de aplicação», estipula:

«1. A presente Convenção aplica-se a todas as operações de transporte internacional de pessoas, bagagens ou mercadorias em aeronave efetuadas a título oneroso. A presente Convenção aplica-se igualmente às operações gratuitas de transporte em aeronave efetuadas por uma empresa de transportes aéreos.

2. Para efeitos da presente Convenção, entende-se por ‘transporte internacional’ todas as operações de transporte em que, segundo as estipulações das Partes, o ponto de partida e o ponto de destino, independentemente de se verificar uma interrupção do transporte ou um transbordo, se situam no território de dois Estados Partes ou no território de um único Estado Parte, caso tenha sido acordada uma escala no território de um terceiro Estado, mesmo que este não seja Parte na Convenção. O transporte entre dois pontos situados no território de um único Estado Parte, sem uma escala acordada no território de outro Estado, não é considerado transporte internacional para efeitos da presente Convenção.

[...]»

4. Os artigos 17.º e 21.º da Convenção de Montreal regulam a indemnização em caso de morte ou lesão corporal de passageiros.

5. O artigo 29.º da referida Convenção está redigido nos seguintes termos:

«No transporte de passageiros, bagagens e mercadorias, as ações por danos, qualquer que seja o seu fundamento, quer este resida na presente Convenção, em contrato, em ato ilícito ou em qualquer outra causa, só podem ser intentadas sob reserva das condições e limites de responsabilidade previstos na presente Convenção, sem prejuízo da determinação de quais as pessoas com legitimidade para a ação e de quais os direitos que lhes assistem. Em tais ações, as transportadoras não podem ser condenadas ao pagamento de indemnizações punitivas, exemplares ou outras indemnizações não compensatórias.»

6. O artigo 33.º desta mesma Convenção determina a jurisdição competente para conhecer da ação por danos ao abrigo da referida Convenção.

B – *Regulamentação da União*

7. O artigo 1.º do Regulamento n.º 2027/97 dispõe:

«O presente regulamento transpõe as disposições pertinentes da Convenção de Montreal respeitantes ao transporte aéreo de passageiros e da sua bagagem e estabelece certas disposições complementares. O presente regulamento também torna o âmbito de aplicação dessas disposições extensivo ao transporte aéreo dentro de um Estado-Membro.»

8. O artigo 2.º, n.º 1, alínea b), deste regulamento prevê:

«1. Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

[...]

b) ‘Transportadora aérea comunitária’: uma transportadora aérea titular de uma licença de exploração válida emitida para um Estado-Membro nos termos do Regulamento (CEE) n.º 2407/92 [5]».

9. O artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento n.º 2027/97 tem a seguinte redação:

«A responsabilidade das transportadoras aéreas comunitárias relativamente aos passageiros e à sua bagagem regula-se por todas as disposições da Convenção de Montreal aplicáveis a essa responsabilidade.»

10. A exploração dos serviços aéreos na União Europeia por transportadoras aéreas da União rege-se atualmente pelo Regulamento (CE) n.º 1008/2008⁶.

11. O artigo 2.º, pontos 4 a 6, do Regulamento n.º 1008/2008 dispõe:

«Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

[...]

4) ‘Serviço aéreo’: um voo ou uma série de voos que transportem passageiros, carga e/ou correio mediante remuneração e/ou em execução de um contrato de fretamento;

5) ‘Voo’: qualquer partida de um determinado aeroporto para um determinado aeroporto de destino;

6) ‘Voo local’: um voo que não implique transporte de passageiros, correio e/ou carga entre diferentes aeroportos ou outros pontos de aterragem autorizados».

12. O artigo 3.º, n.ºs 1 e 3, do referido regulamento dispõe:

«1. Só estão autorizadas a efetuar o transporte aéreo de passageiros, de correio e/ou de carga mediante remuneração e/ou em execução de um contrato de fretamento as empresas estabelecidas na Comunidade que sejam titulares de uma licença de exploração adequada.

[...]

3. Sem prejuízo de outras disposições do direito comunitário, nacional ou internacional aplicáveis, as seguintes categorias de serviços aéreos não estão sujeitas à exigência de titularidade de uma licença de exploração válida:

a) Serviços aéreos efetuados por aeronaves sem motor e/ou aeronaves ultraleves com motor; e

b) Voos locais.»

13. O artigo 4.º do Regulamento Roma II dispõe:

«1. Salvo disposição em contrário do presente regulamento, a lei aplicável às obrigações extracontratuais decorrentes da responsabilidade fundada em ato lícito, ilícito ou no risco é a lei do país onde ocorre o dano, independentemente do país onde tenha ocorrido o facto que deu origem ao dano e independentemente do país ou países onde ocorram as consequências indiretas desse facto.

5 — Regulamento do Conselho, de 23 de julho de 1992, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas (JO L 240, p. 1).

6 — Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (reformulação) (JO L 293, p. 3). Este regulamento revogou o Regulamento n.º 2407/92, com efeitos a partir de 1 de novembro de 2008.

2. Todavia, sempre que a pessoa cuja responsabilidade é invocada e o lesado tenham a sua residência habitual no mesmo país no momento em que ocorre o dano, é aplicável a lei desse país.

[...]»

14. O artigo 18.º deste regulamento dispõe:

«O lesado pode demandar diretamente o segurador do responsável pela reparação, se a lei aplicável à obrigação extracontratual ou a lei aplicável ao contrato de seguro assim o prever.»

III – Litígio no processo principal

15. Em 30 de agosto de 2010, E. Prüller-Frey, recorrente no processo principal, sofreu um acidente próximo de Jerez de la Frontera (Espanha), no decurso de um voo a bordo de um autogiro pilotado pelo seu proprietário, F. Preiss. O voo tinha como ponto de partida e de destino o aeroporto de Medina Sidónia (Espanha) e como objetivo a visualização de um terreno pertencente a F. Preiss com vista a uma eventual transação imobiliária.

16. Conforme resulta de decisão de reenvio, a apólice de seguro de responsabilidade civil relativa ao autogiro em questão foi subscrita, não pelo seu proprietário, F. Preiss, mas por N. Brodnig, na qualidade de proprietário do aparelho, junto da Axa Versicherung AG, sociedade alemã. Esta apólice de seguro está sujeita ao direito alemão e prevê uma extensão de competência a favor dos tribunais alemães.

17. Por outro lado, resulta da decisão de reenvio que N. Brodnig não é uma empresa titular de uma licença de transportadora aérea.

18. E. Prüller-Frey tem a sua residência habitual na Áustria. À data dos factos, N. Brodnig tinha residência declarada na Áustria e em Espanha. No entanto, resulta dos autos que o órgão jurisdicional de reenvio considera que as partes no processo principal não tinham a sua residência habitual no mesmo país na data do acidente, na perspetiva de uma eventual aplicação do artigo 4.º, n.º 2, do Regulamento Roma II.

19. E. Prüller-Frey intentou no órgão jurisdicional de reenvio uma ação de indemnização pelo prejuízo sofrido em consequência do acidente, baseada na responsabilidade solidária dos demandados no processo principal.

20. Como resulta dos autos, a demandante alega no pedido no processo principal que os tribunais austríacos são competentes ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 44/2001⁷ e que o direito austríaco é aplicável por força do artigo 4.º, n.º 2, do Regulamento Roma II. Além disso, afirma ter o direito de interpor ação direta contra o segurador por força do direito austríaco.

21. Segundo E. Prüller-Frey, a Axa Versicherung AG pode ser acionada no tribunal austríaco, enquanto codemandada, por força quer do artigo 6.º do Regulamento Bruxelas I quer do artigo 11.º do mesmo regulamento, relativo à ação direta da pessoa lesada contra o segurador.

⁷ — Regulamento 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 seguir «Regulamento Bruxelas I»). Este regulamento foi substituído, a partir de 10 de janeiro de 2015, pelo 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 L 351, p. 1), o qual não é, no entanto, aplicável ao processo principal por força das disposições transitórias previstas no seu artigo 66.º

22. Os demandados no processo principal contestam tanto a competência da jurisdição austríaca como a aplicabilidade do direito austríaco, ao sustentarem que o direito aplicável é o direito espanhol e que o tribunal em que a ação foi intentada não tem competência. Em relação à possibilidade de intentar uma ação direta contra o segurador, os demandados no processo principal alegam que nem o direito alemão, ao qual a apólice de seguro está sujeita, nem o direito espanhol aplicável permitem uma ação deste tipo dadas as condições do processo principal.

23. Em contrapartida, resulta de um certificado interpretativo pedido pelo órgão jurisdicional de reenvio que, ao abrigo do direito espanhol, a demandante no processo principal tinha legitimidade para intentar uma ação direta contra o segurador.

24. Embora pareça que nenhuma das partes no processo principal tenha invocado a Convenção de Montreal, o órgão jurisdicional de reenvio tem, no entanto, dúvidas quanto à aplicabilidade desta Convenção. Assim, interroga-se quanto ao regime da responsabilidade aplicável aos factos do litígio no processo principal, tanto na hipótese de ser aplicável a Convenção de Montreal como na hipótese contrária.

IV – Questões prejudiciais e tramitação do processo no Tribunal de Justiça

25. Nestas condições, o Landesgericht Korneuburg decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) Devem o artigo 2.º, n.º 1, alíneas a) e c), do Regulamento [n.º 2027/97], o artigo 3.º, alíneas c) e g), do Regulamento [(CE) n.º 785/2004⁸] e o artigo 1.º, n.º 1, da Convenção [de Montreal] ser interpretados no sentido de que o pedido de indemnização de uma [pessoa] lesada:

- passageira de uma aeronave, [que tinha como local de descolagem e de aterragem a] mesma localidade de um Estado-Membro,
- transportada a título gratuito pelo piloto,
- [num] voo [que tinha por objetivo] a visualização aérea de uma propriedade[,] em relação à qual estava prevista uma transação [imobiliária] com o piloto, e
- que sofreu [lesões] corporais na sequência da queda da aeronave,

deve ser apreciado exclusivamente à luz do artigo 17.º da Convenção [de Montreal] e no sentido de que não é aplicável o direito nacional?

Em caso de resposta afirmativa à primeira questão:

2) Devem o artigo 33.º da Convenção [de Montreal] e o artigo 67.º do Regulamento [n.º 44/2001] ser interpretados no sentido de que a competência para conhecer e decidir do pedido de indemnização referido na primeira questão deve ser apreciada exclusivamente à luz do artigo 33.º da Convenção [de Montreal]?

8 — Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de abril de 2004, relativo aos requisitos de seguro para transportadoras aéreas e operadores de aeronaves (JO L 138, p. 1).

Em caso de resposta afirmativa à primeira questão:

- 3) Devem o artigo 29.º da Convenção [de Montreal] e o artigo 18.º do Regulamento [Roma II] ser interpretados no sentido de que se opõem a disposições nacionais que preveem a propositura de uma ação [direta], pela [pessoa] lesada referida na primeira questão, contra a seguradora do responsável pelos danos?

Em caso de resposta negativa à primeira questão:

- 4) Devem o artigo 7.º, n.º 1, alínea f), da Segunda Diretiva [88/357/CEE⁹] e o artigo 18.º do Regulamento [Roma II] ser interpretados no sentido de que os pressupostos para a ação a propor diretamente pela [pessoa] lesada referida na primeira questão contra a seguradora do responsável pelos danos devem ser apreciados à luz do direito de um Estado terceiro, quando:
- o ordenamento jurídico competente por força das normas de conflitos aplicáveis em matéria de responsabilidade civil extracontratual prevê a ação direta na sua lei sobre o contrato de seguro;
 - as partes no contrato de seguro optam por atribuir a jurisdição ao ordenamento jurídico de um [Estado terceiro];
 - pelo que é aplicável o direito do Estado onde a seguradora tem a sua sede; e
 - também nesse Estado está prevista a ação direta na sua lei sobre o contrato de seguro?»

26. A decisão de reenvio, de 12 de maio de 2014, deu entrada na Secretaria do Tribunal de Justiça em 15 de maio de 2014. Foram apresentadas observações escritas pela demandante no processo principal, pelo Governo austríaco e pela Comissão Europeia.

27. Os demandados no processo principal e o Governo francês, que não tinham participado no processo escrito, solicitaram de forma fundamentada a realização de uma audiência. As partes no processo principal e outros interessados participaram na audiência, que teve lugar em 4 de março de 2015.

V – Análise

28. Recordo que a Convenção de Montreal faz parte integrante da ordem jurídica da União, pelo que constitui assim um ato que o Tribunal de Justiça tem competência para interpretar a título prejudicial¹⁰.

29. No que respeita às ações de indemnização emergentes de acidentes ocorridos durante um transporte aéreo, esta Convenção regula, de forma exclusiva, a determinação da jurisdição competente, bem como determinados aspetos materiais da indemnização em caso de morte ou de lesão corporal de passageiros. Se, em contrapartida, a Convenção de Montreal não for aplicável, a determinação da jurisdição competente é feita em conformidade com o Regulamento Bruxelas I, e o tribunal competente analisa o pedido de indemnização aplicando as regras do direito nacional designado pelas regras de conflito.

9 — Segunda Diretiva do Conselho, de 22 de junho de 1988, relativa à coordenação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas respeitantes ao seguro direto não vida, que fixa disposições destinadas a facilitar o exercício da livre prestação de serviços e que altera a Diretiva 73/239/CEE (JO L 172, p. 1).

10 — Acórdão Wucher Helicopter e Euro-Aviation Versicherung (C-6/14, EU:C:2015:122, n.º 33 e jurisprudência referida).

30. Por conseguinte, a questão da aplicação da Convenção de Montreal é prévia da análise das outras questões submetidas pelo órgão jurisdicional de reenvio.

A – *Quanto à aplicabilidade da Convenção de Montreal (primeira questão)*

31. Com a sua primeira questão prejudicial, o órgão jurisdicional de reenvio pretende, essencialmente, saber se a Convenção de Montreal é aplicável no processo principal, quando o voo teve como ponto de partida e de destino um mesmo aeroporto situado em território de um Estado-Membro e a passageira foi transportada a título gratuito a fim de sobrevoar o terreno pertencente ao proprietário da aeronave com vista a uma transação imobiliária.

32. O órgão jurisdicional de reenvio refere que a aplicabilidade da Convenção de Montreal aos factos do litígio no processo principal lhe parece decorrer do facto de a aplicação do Regulamento n.º 2027/97 ter sido estendida aos voos efetuados dentro de um único Estado-Membro. Observa também que, embora o presente pedido de indemnização não seja dirigido contra uma transportadora aérea titular de uma licença, este pedido respeita no entanto à responsabilidade emergente da exploração de uma aeronave. Ora, o Regulamento n.º 785/2004 impõe a subscrição de um seguro de responsabilidade não só às transportadoras aéreas mas também aos operadores de aeronaves.

33. Os demandados no processo principal, intervenientes na audiência, sustentaram, com base numa argumentação análoga à proposta pelo órgão jurisdicional de reenvio, que a Convenção de Montreal é aplicável.

34. A demandante no processo principal, os Governos austríaco e francês e a Comissão consideram, ainda que por razões ligeiramente diferentes, que a Convenção de Montreal não é aplicável.

35. O Governo francês alega que um voo que tem o mesmo ponto de partida e de destino, como o que está em causa no processo principal, não pode ser considerado efetuado no âmbito do «transporte aéreo» na aceção da Convenção de Montreal e do Regulamento n.º 2027/97. Quanto às outras partes interessadas, sustentam que a Convenção de Montreal é inaplicável com base no facto de o voo não ter sido efetuado por uma «transportadora aérea» na aceção do Regulamento n.º 1008/2008.

36. Observo que, em conformidade com o seu artigo 1.º, n.º 1, a Convenção de Montreal é aplicável a todas as «operações de transporte *internacional* [¹¹] de pessoas, bagagens ou mercadorias em aeronave».

37. Os artigos 1.º e 3.º do Regulamento n.º 2027/97, ao transporem a Convenção de Montreal para a ordem jurídica da União, tornam o seu âmbito de aplicação extensivo aos voos no território de um único Estado-Membro.

38. O artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento n.º 2027/97 dispõe, a este respeito, que a responsabilidade das transportadoras aéreas da União é regida por todas as disposições da Convenção de Montreal, sem distinguir entre voos internacionais e voos nacionais dentro da União.

39. Além disso, o artigo 2.º, n.º 1, alínea b), deste regulamento define a «[t]ransportadora aérea [da União]» como sendo uma pessoa titular de uma licença de exploração válida emitida para um Estado-Membro nos termos do Regulamento n.º 1008/2008¹².

11 — O sublinhado é meu.

12 — Este regulamento substituiu o Regulamento n.º 2407/92 a partir de 1 de novembro de 2008.

40. Daqui resulta que o regime de responsabilidade previsto pela Convenção de Montreal é aplicável aos voos nacionais dentro da União quando esses voos são operados por uma transportadora aérea titular de uma licença de exploração válida na aceção do Regulamento n.º 1008/2008.

41. Com efeito, conforme resulta do considerando 8 do Regulamento (CE) n.º 889/2002¹³, a extensão das disposições da Convenção de Montreal aos voos nacionais foi motivada pelo facto de a criação do mercado interno dos serviços aéreos eliminar a distinção entre transporte internacional e transporte nacional na União e justificar a instauração de um regime de responsabilidade único¹⁴.

42. Ora, no processo principal, resulta da decisão de reenvio que N. Brodnig não dispunha de uma licença de transportadora aérea.

43. Por conseguinte, o voo em questão não está abrangido pelas disposições do Regulamento n.º 2027/97 nem pelas da Convenção de Montreal, uma vez que se trata de um voo nacional que não foi operado por uma transportadora aérea titular de uma licença. Daqui resulta que o pedido de indemnização em causa deve ser analisado com fundamento apenas no direito nacional aplicável, designado pelas regras de conflito.

44. Além disso, observo que resulta dos factos do litígio no processo principal que N. Brodnig não era obrigado a dispor de uma licença de transportadora aérea.

45. A este respeito, o artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento n.º 1008/2008 prevê que as empresas que prestem serviços de transporte aéreo na União estão sujeitas à obrigação de uma licença de exploração. No entanto, por força do artigo 3.º, n.º 3, alíneas a) e b), deste regulamento, determinados serviços aéreos estão isentos dessa obrigação. Esta isenção é válida em especial para os «[s]erviços aéreos efetuados por aeronaves sem motor e/ou aeronaves ultraleves com motor» e para os «voos locais»¹⁵.

46. Esse é o caso do voo em questão no processo principal, dado que se trata de um voo local que tinha o mesmo ponto de partida e de destino e que a aeronave respetiva é um ultraleve com motor.

47. Atendendo ao exposto, considero que os artigos 1.º e 3.º, n.º 1, do Regulamento n.º 2027/97 devem ser interpretados no sentido de que as disposições da Convenção de Montreal não são aplicáveis a um voo nacional que não é operado por uma transportadora aérea titular de uma licença de exploração na aceção do Regulamento n.º 1008/2008.

B – Quanto à relação entre a Convenção de Montreal e o Regulamento Bruxelas I (segunda questão)

48. Atendendo à minha conclusão relativa à primeira questão, não é necessário responder à segunda e terceira questões prejudiciais, que foram submetidas apenas para a hipótese de a Convenção de Montreal ser aplicável.

49. No entanto, analisá-las-ei muito brevemente, para a hipótese de o Tribunal de Justiça considerar que esta Convenção é aplicável.

13 — Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de maio de 2002, que altera o Regulamento n.º 2027/97 (JO L 140, p. 2). Esta alteração ocorreu na sequência da celebração da Convenção de Montreal.

14 — V. Proposta da Comissão que levou à adoção do Regulamento n.º 889/2002 [COM(2000) 340, de 7 de junho de 2000, n.º 3 da exposição dos motivos], bem como Proposta da Comissão que levou à adoção do Regulamento n.º 2207/97 [COM(95) 724, de 20 de dezembro de 1995, p. 4]. O Regulamento n.º 2207/97 previa, já antes da celebração da Convenção de Montreal, um regime de responsabilidade único para o transporte nacional e para o transporte internacional na Comunidade.

15 — O artigo 2.º, ponto 4, do Regulamento n.º 1008/2008 define «[s]erviço aéreo» como «um voo ou uma série de voos que transportem passageiros, carga e/ou correio [...]». Além disso, o artigo 2.º, pontos 5 e 6, deste regulamento faz uma distinção entre «[v]oo», a saber, um serviço que implica uma partida de um determinado aeroporto para um *outro* determinado aeroporto de destino, e «[v]oo local» — serviço que não implica transporte de passageiros, correio e/ou carga entre diferentes aeroportos.

50. Com a sua segunda questão prejudicial, o órgão jurisdicional de reenvio interroga-nos sobre a articulação entre as disposições do artigo 33.º da Convenção de Montreal e as do artigo 67.º do Regulamento Bruxelas I.

51. Recorde-se que o referido artigo 67.º prevê que o Regulamento Bruxelas I não prejudica a aplicação das disposições, contidas nos atos da União ou do direito nacional harmonizado, que determinem a competência judiciária em matérias específicas. Por conseguinte, este artigo prevê explicitamente a existência de regras específicas em relação às regras de competência do Regulamento Bruxelas I.

52. Além disso, observo que o artigo 67.º do Regulamento Bruxelas I se refere a uma *lex specialis* consagrada num ato de direito da União. Assim, diferentemente do artigo 71.º do mesmo regulamento, que diz respeito às regras da competência judiciária consagradas nas Convenções de que os Estados-Membros já eram parte na data da entrada em vigor deste regulamento e que permite a sua aplicação com a condição de não violar os princípios basilares do Regulamento Bruxelas I¹⁶, esse artigo 67.º não está sujeito a condições.

53. A este respeito, parece-me que dificilmente se pode pôr em causa que o artigo 33.º da Convenção de Montreal constitui uma *lex specialis*, consagrada num ato de direito da União, que exclui a aplicação das regras gerais de competência previstas pelo Regulamento Bruxelas I. Esta exclusão diz respeito às questões da competência judiciária que são reguladas pelo artigo 33.º da Convenção de Montreal.

54. No entanto, importa ainda analisar se esse artigo 33.º é aplicável no caso de um voo efetuado dentro de um único Estado-Membro.

55. A este respeito, o Governo austríaco sustenta que a Convenção de Montreal só é aplicável ao transporte internacional e que o Regulamento n.º 2027/97 não alarga o âmbito de aplicação das regras de competência previstas no artigo 33.º da referida Convenção, mas apenas o das disposições materiais.

56. Esta posição não me convence.

57. Em conformidade com o artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento n.º 2027/97, a responsabilidade das transportadoras aéreas perante os passageiros e a sua bagagem regula-se por «todas as disposições da Convenção de Montreal aplicáveis a essa responsabilidade».

58. Na minha opinião, esta remissão abrange todas as disposições do capítulo III da Convenção de Montreal relativas à responsabilidade das transportadoras aéreas, incluindo as relativas às regras de competência que constam do artigo 33.º desta Convenção.

59. Com efeito, o Regulamento n.º 2027/97 pretende submeter a responsabilidade das transportadoras aéreas a um regime único, tanto para os transportes internacionais como para os nacionais dentro da União. Este objetivo é favorável a uma interpretação ampla da remissão prevista no artigo 3.º, n.º 1, deste regulamento.

60. Ora, as regras de competência fazem parte da solução global prevista pela Convenção de Montreal que pretende eliminar os conflitos de leis e de jurisdições e instaurar um regime de responsabilidade previsível, protegendo os passageiros e permitindo às transportadoras aéreas gerir melhor os riscos. Do ponto de vista da economia da Convenção de Montreal, estas regras de competência constam, juntamente com as regras materiais, do seu capítulo III, relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas e ao limite da indemnização por danos.

16 — V. acórdãos TNT Express Nederland (C-533/08, EU:C:2010:243, n.º 49), Nipponkoa Insurance Co. (Europe) (C-452/12, EU:C:2013:858, n.º 36) e Nickel & Goeldner Spedition (C-157/13, EU:C:2014:2145, n.º 38).

61. Por outro lado, como demonstra o presente processo, a estreita interligação das relações económicas no mercado interno significa que um litígio, mesmo que tenha surgido na sequência de um acidente ocorrido durante um voo nacional, pode facilmente adquirir uma dimensão transfronteiriça. Esta consideração justifica a aplicação de regras de competência uniformes em relação à responsabilidade emergente dos voos nacionais e internacionais dentro da União.

62. Portanto, é minha opinião que, na hipótese de o Tribunal de Justiça considerar que a Convenção de Montreal e o Regulamento n.º 2027/97 são aplicáveis no processo principal, o tribunal competente para conhecer do litígio deve ser determinado nos termos do artigo 33.º da referida Convenção.

C – Quanto à relação entre a Convenção de Montreal e o artigo 18.º do Regulamento Roma II (terceira questão)

63. Com a sua terceira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber, no essencial, se o artigo 29.º da Convenção de Montreal se opõe a uma disposição nacional que prevê uma ação direta da parte lesada contra o segurador da transportadora aérea.

64. Recordo que esta questão só é pertinente na hipótese de o Tribunal de Justiça considerar, ao invés da posição que defendo, que a Convenção de Montreal é aplicável em circunstâncias como as do litígio no processo principal.

65. O órgão jurisdicional de reenvio parte do pressuposto de que, se a Convenção de Montreal regula de maneira exaustiva as ações de indemnização relativas ao transporte aéreo, não pode, por conseguinte, ser intentada uma ação direta prevista pelo direito nacional.

66. Recordo que o artigo 29.º da Convenção de Montreal enuncia a regra de exclusividade do regime de responsabilidade aí previsto, ao dispor que as ações de responsabilidade civil ao abrigo desta Convenção só podem ser intentadas sob reserva das condições e limites de responsabilidade previstos na referida Convenção.

67. No entanto, observo que a Convenção de Montreal regula apenas a responsabilidade de uma transportadora aérea, e não a obrigação da seguradora de responsabilidade civil.

68. Por conseguinte, esta Convenção não tem nenhuma incidência nas disposições de direito nacional que conferem à pessoa lesada o direito de intentar uma ação direta contra o segurador da transportadora aérea responsável.

69. Além disso, o artigo 29.º da Convenção de Montreal é aplicável «sem prejuízo da determinação de quais as pessoas com legitimidade para a ação e de quais os direitos que lhes assistem». Por conseguinte, o direito da pessoa lesada demandar o segurador não é, em todo o caso, afetado pela regra da exclusividade enunciada no referido artigo 29.º

70. Consequentemente, quando a responsabilidade da transportadora aérea é regulada pelas disposições da Convenção de Montreal, a pessoa lesada tem o direito de intentar uma ação direta contra o segurador da transportadora se a lei aplicável ao abrigo da alternativa referida no artigo 18.º do Regulamento Roma II previr esse direito. Este direito pode estar previsto quer na lei aplicável ao contrato de seguro quer na lei que for aplicável à obrigação extracontratual, na falta de aplicação da Convenção de Montreal. Por outras palavras, a Convenção de Montreal não afeta a aplicabilidade das duas hipóteses previstas no artigo 18.º do Regulamento Roma II.

D – Quanto às condições do exercício da ação direta da pessoa lesada contra o segurador (quarta questão)

71. Com a sua quarta questão prejudicial, o órgão jurisdicional de reenvio interroga-se, no essencial, sobre a questão de saber se o artigo 18.º do Regulamento Roma II permite o exercício de uma ação direta da pessoa lesada contra o segurador, quando essa ação está prevista na lei aplicável à obrigação extracontratual, mas as partes designaram, no contrato de seguro, uma outra lei aplicável.

72. Com efeito, resulta da decisão de reenvio que o Landesgericht Korneuburg tende a considerar que, por força do artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento Roma II, a responsabilidade de N. Brodnig é regulada pela *lex loci damni*, a saber, no caso vertente, o direito espanhol¹⁷. Segundo o certificado interpretativo pedido pelo órgão jurisdicional de reenvio, o direito espanhol prevê a possibilidade de a pessoa lesada intentar uma ação direta contra o segurador nas condições do processo principal.

73. No entanto, o órgão jurisdicional de reenvio salienta que as partes submeteram o respetivo contrato de seguro ao direito alemão. Sublinha a importância do princípio da liberdade de escolha do direito aplicável, possível nos contratos de seguro que cobrem o que se convencionou chamar de «grandes riscos», incluindo a responsabilidade civil resultante da utilização de aeronaves¹⁸. Segundo o órgão jurisdicional de reenvio, a situação da pessoa lesada não pode ser mais favorável que a do segurado. Se as partes submeteram o respetivo contrato de seguro ao direito alemão, esta opção devia ter como consequência a impossibilidade de o lesado beneficiar do direito a uma ação direta contra o segurador por força do direito espanhol.

74. Parece-me que este raciocínio tem origem numa premissa inexata.

75. O artigo 18.º do Regulamento Roma II não constitui uma regra de conflito de leis relativamente ao direito material aplicável à determinação da obrigação que incumbe ao segurador ou à pessoa responsável. Este artigo tem o único objetivo de determinar a lei aplicável à questão de saber se a vítima pode demandar diretamente o segurador, e não diz respeito à extensão das obrigações do segurador ou da pessoa responsável.

76. Por força deste mesmo artigo 18.º, este direito à ação direta existe quando está previsto quer na lei aplicável à obrigação extracontratual quer na lei aplicável ao contrato de seguro.

77. Independentemente da questão da própria existência do direito de intentar uma ação direta e, se necessário, das modalidades do exercício dessa ação¹⁹, a obrigação do segurador continua regulada pela lei aplicável ao contrato de seguro. A este propósito, o mesmo artigo 18.º não tem incidência sobre a escolha da lei aplicável feita pelas partes no contrato de seguro.

78. Por outro lado, resulta da própria redação do artigo 18.º do Regulamento Roma II que se trata de uma regra de conexão a uma estrutura alternativa, no sentido de que basta que uma das leis em causa preveja a possibilidade da ação direta.

17 — Observo que, embora a demandante no processo principal tenha referido, na audiência, que não se podia excluir, nesta fase, a aplicabilidade do direito austríaco por força do artigo 4.º, n.º 2, do Regulamento Roma II, não é menos certo que é unicamente à jurisdição nacional que cabe pronunciar-se sobre esta matéria.

18 — Os «grandes riscos» são os que constam do artigo 5.º, alínea d), da Primeira Diretiva 73/239/CEE do Conselho, de 24 de julho de 1973, relativa à coordenação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas respeitantes ao acesso à atividade de seguro direto não vida e ao seu exercício (JO L 228, p. 3; EE 06 F1 p. 143), entre os quais consta a responsabilidade civil resultante da utilização de aeronaves, enquadrando-se este risco no ramo 11 enumerado no ponto A do anexo desta diretiva [v. artigo 7.º, n.º 1, alínea f), da Diretiva 88/357].

19 — Observo, de resto, que se discute na doutrina a questão de saber se esta regra de conflito diz respeito não só à própria possibilidade de intentar a ação direta mas também às suas eventuais modalidades e aos seus limites. V. Żarnowiec, Ł. — «Zobowiązania pozaumowne. Bezpośrednie powództwo przeciwko ubezpieczycielowi osoby odpowiedzialnej», em *System prawa prywatnego*, Tom 20B, Prawo prywatne międzynarodowe, Varsóvia, CH Beck, Instytut Nauk Prawnych PAN 2015, p. 872; Frasz, M., Pacuła, K. — «Umowa ubezpieczenia obowiązkowego w prawie prywatnym międzynarodowym», em *System prawny ubezpieczeń obowiązkowych*. Przesłanki i kierunki reform, Toruń 2014, p. 177; Dickinson A. — *The Roma II Regulation: The Law Applicable to Non-contractual Obligations*, Oxford, OUP 2008, p. 610.

79. Esta consideração é aplicável independentemente do facto de a lei aplicável ao contrato de seguro resultar da opção das partes no contrato ou da aplicação das regras de conflito previstas no Regulamento (CE) n.º 593/2008²⁰.

80. Consequentemente, uma vítima pode intentar uma ação direta contra o segurador quando essa possibilidade resulta quer da lei aplicável à obrigação extracontratual quer da lei aplicável ao contrato de seguro, independentemente dessa lei ter sido escolhida pelas partes no contrato de seguro ou designada pelas regras de conflito do Regulamento Roma I.

81. Esta interpretação é plenamente corroborada pela exposição dos motivos da proposta legislativa que levou à adoção do Regulamento Roma II²¹. Segundo esta proposta, a regra de conflito em causa designa a lei aplicável para determinar se a pessoa lesada está autorizada a intentar uma ação direta contra o segurador. Em qualquer caso, o alcance das obrigações do segurador é estabelecido pela lei aplicável ao contrato de seguro.

82. Do mesmo modo, resulta dos trabalhos preparatórios que precederam esta proposta legislativa, a saber, a proposta da Convenção Roma II preparada pelo Grupo Europeu de Direito Internacional Privado (GEDIP)²², que a regra em causa — a qual foi replicada da proposta da Convenção Roma II sem alterações substanciais — prevê uma conexão especial para a ação direta da pessoa lesada contra o segurador, incluindo eventuais limites que afetem o exercício desse direito. A extensão das obrigações do segurador resulta, em contrapartida, da lei aplicável ao contrato de seguro. Além disso, resulta claramente do referido comentário que se trata de uma regra alternativa.

83. Dado que o artigo 18.º do Regulamento Roma II estabelece uma regra alternativa, neste caso, a demandante no processo principal pode intentar uma ação direta contra o segurador se esta possibilidade resultar do direito espanhol aplicável à obrigação extracontratual, independentemente do que estiver previsto pelo direito alemão ao qual o contrato de seguro está sujeito.

84. Esta solução não contraria a autonomia da vontade das partes no contrato, as quais dispõem, através desse contrato, da possibilidade de escolherem livremente a lei aplicável. Esta escolha não pode prejudicar os direitos de um terceiro nem os da pessoa lesada²³.

85. Observo que o artigo 18.º do Regulamento Roma II enuncia uma disposição protetora dos interesses da pessoa lesada, ao conceder-lhe o benefício do regime mais favorável, em termos de direito a demandar diretamente o segurador²⁴. Além disso, o legislador já teve em conta interesses do segurador ao limitar o fundamento da ação direta às duas leis cuja aplicação o segurador deve legitimamente prever, a saber, as aplicáveis, por um lado, à obrigação extracontratual e, por outro, ao contrato de seguro²⁵.

20 — Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, sobre a lei aplicável às obrigações contratuais (Roma I) (JO L 177, p. 6).

21 — V. Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à lei aplicável às obrigações extracontratuais («Roma II») [COM(2003) 427 final, de 22 de julho de 2003, p. 27], em relação ao artigo 14.º do projeto de regulamento.

22 — V. comentário sobre o artigo 6.º da proposta de convenção Roma II, Fallon, M. — «Commentaire de la proposition pour une convention européenne sur la loi applicable aux obligations non contractuelles», Groupe européen de droit international privé, reuniões de Haia, de 26 a 28 de setembro de 1997, e do Luxemburgo, de 25 a 27 de setembro de 1998, *Revue belge de droit international*, 1997/2, p. 696.

23 — No que respeita à liberdade de escolha da lei aplicável à obrigação extracontratual, esta consideração clássica está explicitamente prevista no artigo 14.º, n.º 2, do Regulamento Roma II. Por conseguinte, se nem a lei do contrato de seguro nem a lei normalmente aplicável à obrigação extracontratual admitirem a ação direta, a vítima não pode intentar essa ação contra o segurador, ainda que permitida pela lei convencional entre a vítima e o responsável.

24 — Importa recordar que, nos litígios em matéria de seguros, a vítima que demanda o segurador do responsável pode ser considerada como a parte mais fraca. V. acórdão FBTO Schadeverzekeringen (C-463/06, EU:C:2007:792, n.º 28). Esta consideração está também subjacente à instauração do direito de ação direta da pessoa lesada contra o segurador em matéria de acidentes rodoviários [v. artigo 3.º da Diretiva 2000/26/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de maio de 2000, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil relativo à circulação de veículos automóveis e que altera as Diretivas 73/239/CEE e 88/357/CEE do Conselho (Quarta Diretiva sobre o seguro automóvel) (JO L 181, p. 65)].

25 — V. Proposta de regulamento COM(2003) 427, p. 27.

86. Portanto, a escolha do direito aplicável efetuada de comum acordo entre o tomador do seguro e o segurador não pode ter como consequência impedir o lesado de exercer o seu direito à ação direta, quando este direito decorre da lei aplicável à obrigação não contratual.

87. Tendo em conta o que antecede, considero que o artigo 18.º do Regulamento Roma II deve ser interpretado no sentido de que é possível uma ação direta do lesado contra o segurador do responsável, quando essa ação está prevista na lei aplicável à obrigação extracontratual, independentemente do que estiver previsto na lei aplicável ao contrato de seguro escolhida pelas partes.

VI – Conclusão

88. Atendendo às considerações precedentes, proponho que o Tribunal de Justiça responda às questões prejudiciais submetidas pelo Landesgericht Korneuburg do seguinte modo:

- «1) Os artigos 1.º e 3.º, n.º 1, do 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, conforme alterado pelo Regulamento (CE) n.º 889/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de maio de 2002, devem ser interpretados no sentido de que as disposições da 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 nome desta pela Decisão 2001/539/CE do Conselho, de 5 de abril de 2001, não são aplicáveis a um voo nacional que não é operado por uma transportadora aérea titular de uma licença de exploração na aceção do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade.
- 2) O artigo 18.º do Regulamento (CE) n.º 864/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de julho de 2007, relativo à lei aplicável às obrigações extracontratuais (Roma II), deve ser interpretado no sentido de que é possível uma ação direta da pessoa lesada contra o segurador do responsável, quando essa ação está prevista na lei aplicável à obrigação extracontratual, independentemente do que estiver previsto na lei aplicável ao contrato de seguro escolhida pelas partes.»