



Coletânea da Jurisprudência

CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL
MICHAL BOBEK
apresentadas em 19 de outubro de 2017¹

Processos apensos C-274/16, C-447/16 e C-448/16

flightright GmbH
contra

Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, SA (C-274/16)

[pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal Distrital de Düsseldorf, Alemanha)]

e

Roland Becker
contra

Hainan Airlines Co. Ltd (C-447/16)

e

Mohamed Barkan
Souad Asbai
Assia Barkan
Zakaria Barkan
Nousaiba Barkan

contra

Air Nostrum, Lineas Aereas del Mediterraneo, SA (C-448/16)

[pedidos de decisão prejudicial apresentados pelo Bundesgerichtshof (Tribunal Federal de Justiça, Alemanha)]

«Pedidos de decisão prejudicial — Regulamentos (CE) n.º 44/2001 e (UE) n.º 1215/2012 — Competência judiciária para ações intentadas com base no Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Voo com atraso — Viagens com vários trajetos — Conceito de “matéria contratual” — Prestação de serviços — Lugar de cumprimento — Demandado com domicílio num país terceiro»

I. Introdução

1. Os presentes processos dizem respeito a três ações de indemnização intentadas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 261/2004² contra companhias aéreas devido a atrasos e recusas de embarque em diferentes trajetos de viagens com vários trajetos.

¹ Língua original: inglês.

² Regulamento 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).

2. As primeiras duas ações têm um elemento comum: foi vendida aos passageiros uma viagem composta por dois voos de ligação pela transportadora aérea contratual (a seguir «transportadora contratual»). A transportadora contratual apenas operava o segundo trajeto da viagem. O primeiro trajeto foi operado por uma transportadora aérea operadora (a seguir «transportadora operadora»), e não pela transportadora contratual. Em ambos os casos, verificaram-se atrasos no primeiro trajeto da viagem, os quais levaram a que os passageiros perdessem o voo de ligação.

3. Estes cenários factuais suscitam duas questões jurídicas. Em primeiro lugar, qual é a natureza de uma ação intentada por passageiros contra a transportadora operadora devido a um atraso no primeiro trajeto da viagem? Pode essa ação, mesmo face à inexistência de um contrato entre o passageiro e a transportadora contratual, ser qualificada de «matéria contratual» na aceção dos Regulamentos (CE) n.º 44/2001³ e (UE) n.º 1215/2012⁴?

4. Em segundo lugar, que tribunais têm competência internacional relativamente a essas ações de indemnização? Os passageiros intentaram as suas ações contra a transportadora contratual nos tribunais alemães, uma vez que a Alemanha era o destino do segundo trajeto da viagem. No entanto, a transportadora operadora efetuou o primeiro trajeto da viagem, o qual não tinha origem nem destino na Alemanha.

5. A terceira ação é também um pedido de indemnização, mas suscita uma questão distinta. Essa ação foi intentada contra uma transportadora operadora que era também a transportadora contratual do passageiro para o trajeto do voo objeto de queixa. No entanto, neste caso, a questão da competência judiciária tem uma natureza diferente, uma vez que a transportadora aérea que recusou o embarque tem domicílio fora da UE. Assim, a questão é a de saber que regras de competência internacional se aplicam nessa situação.

II. Quadro jurídico

a) Regulamento n.º 261/2004

6. A alínea b) do artigo 2.º do Regulamento n.º 261/2004 define «transportadora aérea operadora» como «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».

7. O artigo 3.º, n.º 1, determina que o Regulamento n.º 261/2004 se aplica:

- «a) Aos passageiros que partem de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro a que o Tratado se aplica;
- b) Aos passageiros que partem de um aeroporto localizado num país terceiro com destino a um aeroporto situado no território de um Estado-Membro a que o Tratado se aplica, a menos que tenham recebido benefícios ou uma indemnização e que lhes tenha sido prestada assistência nesse país terceiro, se a transportadora aérea operadora do voo em questão for uma transportadora comunitária.»

3 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).

4 Regulamento 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). Este regulamento revogou o Regulamento n.º 44/2001.

8. Em conformidade com o artigo 3.º, n.º 5, o Regulamento n.º 261/2004 aplica-se a qualquer transportadora operadora que forneça transporte a passageiros abrangidos pelos n.ºs 1 e 2 dessa disposição. O segundo período do artigo 3.º, n.º 5, determina que, «[s]empre que uma [transportadora 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».

9. O artigo 6.º, n.º 1, define a assistência que deve ser prestada pela transportadora operadora aos passageiros em caso de atraso, consoante a duração do atraso e a distância do voo. O artigo 7.º, n.º 1, estabelece, além disso, os montantes de indemnização fixos a serem atribuídos aos passageiros.

10. O artigo 13.º do Regulamento n.º 261/2004 diz respeito ao «direito de recurso». Essa disposição estabelece que, «[s]e a [transportadora operadora] tiver pago uma indemnização ou tiver cumprido outras obrigações que por força do presente regulamento lhe incumbam, nenhuma disposição do presente regulamento pode ser interpretada como limitando o seu direito de exigir indemnização, incluindo a terceiros, nos termos do direito aplicável. Em especial, o presente regulamento em nada limita o direito de uma transportadora aérea operante de pedir o seu ressarcimento a um operador turístico, ou a qualquer outra pessoa, com quem tenha contrato. Do mesmo modo, nenhuma disposição do presente regulamento pode ser interpretada como limitando o direito de um operador turístico ou de um terceiro, que não seja um passageiro, com quem uma [transportadora contratual] tenha um contrato, de pedir o seu ressarcimento ou uma indemnização à [transportadora operadora]».

b) Regulamentos n.º 44/2001 e n.º 1215/2012

11. O artigo 66.º, n.º 1, do Regulamento n.º 1215/2012 determina que este é aplicável às ações judiciais intentadas em 10 de janeiro de 2015 ou em data posterior.

12. As ações judiciais nos processos C-447/16 e C-448/16 foram intentadas antes dessa data. Em relação a esses processos, o Regulamento n.º 44/2001 continua a ser aplicável. O processo C-274/16 encontra-se abrangido pelo Regulamento n.º 1215/2012. No entanto, com exceção da numeração, as disposições de ambos os regulamentos aplicáveis nos presentes processos permaneceram idênticas.

13. Nos termos do artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento n.º 44/2001 e do artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento n.º 1215/2012, «as pessoas domiciliadas num Estado-Membro devem ser demandadas, independentemente da sua nacionalidade, nos tribunais desse Estado-Membro».

14. De acordo com o artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento n.º 44/2001 e o artigo 6.º, n.º 1, do Regulamento n.º 1215/2012, «[s]e o demandado não tiver domicílio num Estado-Membro, a competência dos tribunais de cada Estado-Membro é [...] regida pela lei desse Estado-Membro»⁵. Nos termos do artigo 4.º, n.º 2, do Regulamento n.º 44/2001 e do artigo 6.º, n.º 2, do Regulamento n.º 1215/2012, «[q]ualquer pessoa com domicílio num Estado-Membro pode, independentemente da sua nacionalidade, invocar contra um demandado que não tenha domicílio nesse Estado-Membro as regras de competência que nele estejam em vigor, [...] do mesmo modo que os nacionais desse Estado-Membro».

⁵ Sem prejuízo do artigo 18.º, n.º 1, do artigo 21.º, n.º 2, e dos artigos 24.º e 25.º do Regulamento n.º 1215/2012 e dos artigos 22.º e 23.º do Regulamento n.º 44/2001.

15. A secção 2 de ambos os regulamentos contém regras de competência especial. As disposições relevantes são o artigo 5.º do Regulamento n.º 44/2001 e o artigo 7.º do Regulamento n.º 1215/2012. O n.º 1, alínea a), desses artigos estabelece que as pessoas domiciliadas num Estado-Membro podem ser demandadas noutro Estado-Membro em matéria contratual, perante o tribunal do lugar onde foi ou deva ser cumprida a obrigação em questão. No caso da prestação de serviços, o lugar de cumprimento da obrigação em questão é, nos termos do segundo travessão do n.º 1, alínea b), dessas disposições, «num Estado-Membro onde, nos termos do contrato, os serviços foram ou devam ser prestados».

16. Além disso, de acordo com o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 44/2001 e do artigo 7.º, n.º 2, do Regulamento n.º 1215/2012, «[e]m matéria extracontratual», os tribunais competentes são os «do lugar onde ocorreu ou poderá ocorrer o facto danoso».

III. Matéria de facto, tramitação do processo nacional e questões prejudiciais

17. A matéria de facto e a tramitação de cada processo (ação 1 — flightright, ação 2 — Barkan, e ação 3 — Becker) estão descritas nas partes A a C, respetivamente.

A. Processo C-274/16, flightright GmbH contra Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, SA

18. Neste processo, os passageiros compraram uma viagem composta por dois voos de ligação, de Ibiza (Espanha) para Düsseldorf (Alemanha), via Palma de Maiorca (Espanha), à transportadora aérea Air Berlin PLC & Co Luftverkehrs KG (a seguir «Air Berlin»). O primeiro trajeto foi operado pela Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, SA (a seguir «Air Nostrum»). O segundo trajeto foi operado pela Air Berlin. O primeiro trajeto sofreu um atraso, levando a que os passageiros perdessem o seu voo de ligação. Os passageiros acabaram por chegar a Düsseldorf com um atraso de treze horas.

19. Os passageiros transferiram os direitos decorrentes desse atraso nos termos do Regulamento n.º 261/2004 para a flightright GmbH (a seguir «flightright»). A flightright pretende, agora, obter da Air Nostrum uma indemnização de 500 euros, acrescida de juros («ação 1 — flightright»).

20. A flightright intentou a ação no Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal Distrital de Düsseldorf, Alemanha). Este órgão jurisdicional tem dúvidas quanto à sua competência internacional para conhecer do processo. Mais especificamente, questiona se o destino final, Düsseldorf, é o lugar do cumprimento na aceção do artigo 7.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 1215/2012. Isto porque o atraso se verificou no primeiro trajeto da viagem, que não teve início nem terminou na Alemanha e que foi operado por uma transportadora aérea diferente daquela com a qual foi celebrado o contrato de transporte.

21. Nestas circunstâncias, o Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal Distrital de Düsseldorf) decidiu suspender a instância e submeter a seguinte questão ao Tribunal de Justiça:

«Há que considerar que, quando os passageiros são transportados em dois voos sem escala significativa no aeroporto de trânsito, o lugar de cumprimento a que se refere o artigo 7.º, n.º 1, alínea a), do [Regulamento n.º 1215/2012] é o lugar de chegada do segundo [trajeto da viagem], quando a ação é intentada contra a companhia aérea que operou o primeiro [trajeto da viagem], no qual ocorreu a irregularidade, e o transporte no segundo [trajeto da viagem] é operado por outra companhia aérea?»

B. Processo C-448/16, Mohamed Barkan e o. contra Air Nostrum

22. Mohamed Barkan, a sua mulher e os seus três filhos (a seguir «Barkan e o.») também compraram uma viagem composta por dois voos de ligação, de Melilha (Espanha) para Frankfurt am Main (Alemanha), via Madrid (Espanha). O contrato de transporte foi celebrado com a Iberia Líneas Aéreas de España (a seguir «Iberia»). O primeiro trajeto, de Melilha para Madrid, foi operado pela Air Nostrum, enquanto o segundo trajeto, de Madrid para Frankfurt am Main, foi operado pela Iberia. A partida de Melilha para Madrid sofreu um atraso, o que levou a que os passageiros perdessem o voo de ligação e chegassem ao seu destino final (Frankfurt am Main) com quatro horas de atraso.

23. Esses passageiros intentaram uma ação contra a Air Nostrum, pedindo, cada um, 250 euros de indemnização nos termos do artigo 7.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004. M. Barkan pede ainda o reembolso de 100 euros, acrescido de juros, pelas refeições e chamadas telefónicas efetuadas durante o atraso («ação 2 — Barkan»).

24. Essa ação foi julgada procedente por um tribunal de primeira instância. No entanto, em recurso, o pedido foi julgado improcedente. O tribunal de recurso considerou que os tribunais alemães não tinham competência internacional. Segundo esse tribunal, o lugar de cumprimento interno na aceção do Regulamento n.º 44/2001 não se situava no território nacional. O pedido em questão dizia respeito ao atraso no trajeto do voo de Melilha para Madrid, pelo que o tribunal considerou apenas esses dois locais como possíveis lugares de cumprimento.

25. O Bundesgerichtshof (Tribunal Federal de Justiça, Alemanha), onde foi interposto recurso, salienta que, no presente processo, a competência internacional dos tribunais alemães apenas pode ser atribuída se o lugar de cumprimento do serviço em causa se situar na Alemanha. Essa determinação depende de a relação jurídica entre os demandantes no processo principal e a Air Nostrum poder, ou não, ser classificada como contratual, apesar de não existir nenhuma relação contratual direta entre estes passageiros e a Air Nostrum.

26. Nessas circunstâncias, o Bundesgerichtshof (Tribunal Federal de Justiça) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões:

«1) Deve o artigo 5.º, ponto 1, alínea a), do [Regulamento n.º 44/2001] ser interpretado no sentido de que o conceito de “matéria contratual” também inclui um direito a indemnização ao abrigo do artigo 7.º do [Regulamento n.º 261/2004] reclamado contra uma companhia aérea operadora que não é a que celebrou o contrato com o passageiro em causa?

2) Na medida em que seja aplicável o artigo 5.º, ponto 1, do [Regulamento n.º 44/2001]:

No contexto de um transporte de passageiros em dois voos, sem permanência significativa no aeroporto de trânsito, deve o lugar de destino final do passageiro ser considerado o lugar de cumprimento da obrigação, na aceção do artigo 5.º, ponto 1, alínea b), segundo travessão, do [Regulamento n.º 44/2001], quando o direito a indemnização ao abrigo do artigo 7.º do Regulamento [...] n.º 261/2004 invocado na ação se baseia numa perturbação ocorrida [no primeiro trajeto da viagem] e a ação é intentada contra a companhia aérea que operou o primeiro voo mas que não é signatária do contrato de transporte?»

C. Processo C-447/16, Roland Becker contra Hainan Airlines Co. Ltd

27. Roland Becker celebrou um contrato de transporte aéreo com a transportadora aérea Hainan Airlines Co. Ltd (a seguir «Hainan Airlines»), relativo a uma viagem composta por dois voos de ligação. Esta transportadora aérea tem domicílio fora da UE. O primeiro trajeto dessa viagem era de Berlim-Tegel (Alemanha) para Bruxelas (Bélgica) e o segundo trajeto era de Bruxelas para Pequim

(China). R. Becker efetuou o registo para ambos em Berlim e recebeu os correspondentes cartões de embarque. A sua bagagem também foi registada para seguir até Pequim. O primeiro trajeto da viagem, operado pela Brussels Airlines, decorreu no horário previsto. No entanto, em Bruxelas, foi recusado o embarque a R. Becker no segundo trajeto, com destino a Pequim, que foi operado pela Hainan Airlines.

28. R. Becker pede, através de uma ação intentada contra a Hainan Airlines na Alemanha, 600 euros de indemnização ao abrigo do artigo 7.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004, bem como os juros e custas do processo («ação 3 — Becker»).

29. O tribunal de primeira instância julgou a ação improcedente com fundamento no facto de os tribunais alemães não terem competência internacional. O tribunal de recurso chegou à mesma conclusão. Na opinião deste tribunal, não havia um lugar de cumprimento no território nacional, uma vez que o primeiro trajeto, de Berlim para Bruxelas, e o segundo trajeto, de Bruxelas para Pequim, eram dois voos independentes, segundo o Regulamento n.º 261/2004. O pedido em questão diz exclusivamente respeito à parte da viagem de Bruxelas para Pequim, pelo que se considerou que o lugar de cumprimento era Bruxelas. Esse tribunal acrescentou ainda que a sede da Hainan Airlines não se situa na Alemanha e que a competência internacional dos tribunais alemães não podia, por conseguinte, ser baseada na sede. Uma vez que o contrato em questão tem por objeto uma prestação de serviços, a competência apenas pode ser atribuída com base no artigo 5.º, n.º 1, alínea a), e no artigo 5.º, n.º 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento n.º 44/2001.

30. O Bundesgerichtshof (Tribunal Federal de Justiça), que conhece do recurso, salienta que a competência internacional dos tribunais alemães depende da natureza da relação jurídica entre R. Becker e a Hainan Airlines. Depende ainda de se poder considerar Berlim, lugar de partida do primeiro voo, como lugar de cumprimento nos termos do Regulamento n.º 44/2001.

31. Nessas circunstâncias, o Bundesgerichtshof (Tribunal Federal de Justiça) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão:

«No contexto de um transporte de passageiros em dois voos, sem permanência significativa nos aeroportos de trânsito, deve o lugar de partida da primeira parte [da viagem] ser considerado o lugar de cumprimento da obrigação na aceção do artigo 5.º, ponto 1, alínea b), segundo travessão, do [Regulamento n.º 44/2001], mesmo quando o direito a indemnização ao abrigo do artigo 7.º do [Regulamento n.º 261/2004] invocado na ação se baseia numa perturbação ocorrida na segunda parte [da viagem] e a ação é intentada contra a companhia aérea que celebrou o contrato de transporte e que operou o segundo voo mas não o primeiro?»

IV. Tramitação do processo no Tribunal de Justiça

32. No âmbito da ação 1 — flightright, foram apresentadas observações escritas pela flightright, pela Air Nostrum, pelo Governo português e pela Comissão Europeia. No que respeita à ação 2 — Barkan, foram apresentadas observações escritas por Barkan e o., pela Air Nostrum pela Confederação Suíça e pela Comissão. Na ação 3 — Becker, foram apresentadas observações escritas por R. Becker, pela Confederação Suíça e pela Comissão.

33. Barkan e o., a flightright, a Air Nostrum, o Governo francês e a Comissão apresentaram alegações orais na audiência conjunta, que teve lugar em 6 de julho de 2017.

V. Apreciação

34. As presentes conclusões estão estruturadas da seguinte forma: a ação 1 — flightright e a ação 2 — Barkan são abrangidas pelo âmbito de aplicação tanto do Regulamento n.º 44/2001, como do Regulamento n.º 1215/2012. Assim, começarei por considerar as duas questões jurídicas suscitadas por estas duas ações: a possível qualificação da ação de indemnização como matéria contratual (A.1.) e a identificação do lugar de cumprimento de tal contrato (A.2.). A seguir, abordarei a questão da competência internacional na ação 3 — Becker (B).

A. Ação 1 — *flightright* e ação 2 — *Barkan*

35. De que forma pode ser determinado o Estado-Membro cujos órgãos jurisdicionais têm competência internacional para conhecer de ações intentadas contra uma transportadora aérea que não era a transportadora aérea contratual?

36. Essa determinação requer a identificação do critério de competência aplicável (1), e a seguir, no âmbito desse critério, estabelecer o foro internacional adequado para interpor essas ações à luz do acórdão proferido pelo Tribunal de Justiça no processo Rehder⁶. Esse acórdão dizia respeito a um voo direto. Assim, coloca-se a questão de saber como o aplicar *a uma viagem com trajetos múltiplos* (2).

1. Critério de competência aplicável

a) Natureza da pretensão

37. O Regulamento n.º 261/2004 define os direitos que os passageiros podem invocar contra a transportadora aérea operadora caso se verifique uma das situações nele previstas. No entanto, como facilmente se compreende, esse regulamento não especifica a natureza das ações que sejam intentadas ao abrigo das suas disposições para efeitos de aplicação dos Regulamentos n.º 44/2001 e n.º 1215/2012.

38. A demandada no processo principal, Air Nostrum, tem domicílio em Espanha. Por conseguinte, a competência internacional dos tribunais alemães não se pode basear no critério de competência *geral* previsto no artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento n.º 44/2001 e no artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento n.º 1215/2012.

39. No que diz respeito aos critérios de competência *especiais*, importa recordar, em primeiro lugar, que o critério de competência especial previsto para os consumidores pelos Regulamentos n.º 44/2001 e n.º 1215/2012 também não se pode aplicar no caso em apreço. É certo que o Regulamento n.º 261/2004 é um instrumento que garante um elevado nível de proteção dos passageiros⁷. No entanto, o critério de competência específico previsto para os consumidores no artigo 16.º, n.º 1, do Regulamento n.º 44/2001 e no artigo 18.º, n.º 1, do Regulamento n.º 1215/2012 aplica-se apenas, por força das exclusões expressas previstas no artigo 15.º, n.º 3, do Regulamento n.º 44/2001 e no artigo 17.º, n.º 3, do Regulamento n.º 1215/2012, respetivamente, a contratos de transporte, que, por um preço global, incluem uma *combinação de viagem e alojamento*. Com base nos factos, tal como descritos pelos órgãos jurisdicionais de reenvio, os contratos em causa nos processos principais não reúnem essas características.

⁶ Acórdão de 9 de julho de 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, n.º 47).

⁷ V. considerando 1 a 4 do Regulamento n.º 261/2004, bem como acórdãos de 10 de janeiro de 2006, IATA e ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, n.º 69); de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o. (C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, n.ºs 44, 49 e 60); e de 23 de outubro de 2012, Nelson e o. (C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, n.ºs 72 e 74).

40. Uma vez que os restantes critérios de competência previstos nos Regulamentos n.º 44/2001 e n.º 1215/2012 não se afiguram relevantes, a competência internacional dos tribunais alemães apenas pode ser aferida à luz do critério de competência especial em matéria contratual ou extracontratual.

41. Na decisão de reenvio relativa à ação 2 — Barkan, o Bundesgerichtshof (Tribunal Federal de Justiça) considera que as pretensões em causa são pretensões legais deduzidas com base num contrato. Com base na existência de um contrato com a transportadora contratual, nos processos principais, os passageiros fazem valer direitos que não decorrem diretamente dos respetivos contratos de transporte, mas que estão consagrados no Regulamento n.º 261/2004. A possibilidade de fazer valer esses direitos pressupõe, portanto, um contrato de transporte aéreo e a confirmação de uma reserva. Assim, em termos gerais, trata-se de matéria contratual.

42. A flightright, Barkan e o., bem como os Governos francês e a Confederação Suíça, consideram que as ações em causa estão abrangidas pelo conceito de «matéria contratual» na aceção do Regulamento n.º 44/2001 ou do Regulamento n.º 1215/2012. A flightright e Barkan e o. remetem, no essencial, para a origem contratual da pretensão, apesar da inexistência de um contrato assinado diretamente entre eles e a Air Nostrum.

43. O Governo francês defende que a jurisprudência do Tribunal de Justiça relativa ao conceito de «matéria contratual» abrange igualmente uma ação intentada diretamente contra um terceiro que autoriza que seja dado cumprimento a uma obrigação acordada entre outras partes. O mesmo governo remete ainda para a disposição prevista no artigo 3.º, n.º 5, do Regulamento n.º 261/2004, relativa à «agência» que, em seu entender, confirma a natureza contratual das pretensões em causa.

44. Em termos semelhantes, remetendo para a jurisprudência do Tribunal de Justiça e para a última disposição referida do Regulamento n.º 261/2004, a Confederação Suíça alega que a transferência legal de obrigações da transportadora contratual para a transportadora operadora ao abrigo do Regulamento n.º 261/2004 indica que as pretensões em causa são contratuais.

45. A Comissão chegou, em princípio, à mesma conclusão. A Comissão salienta que o Regulamento n.º 261/2004 atribui à transportadora operadora, e não à transportadora contratual, a responsabilidade pelas obrigações aí previstas. O facto de os direitos que assistem aos passageiros estarem definidos num regulamento em vez de num contrato é irrelevante. Isto resulta do facto de serem a consequência jurídica da execução incorreta de um contrato.

46. A Air Nostrum parece aceitar a tese de que a ação em questão pode ser classificada como contratual, embora realce, nas suas observações escritas relativas à ação 1 — flightright, a inexistência de um vínculo contratual. Mantém, no entanto, que apenas pode ser considerada responsável pelo trajeto da viagem que efetivamente operou e cuja execução não se verificou na Alemanha.

b) Responsabilidade contratual ou extracontratual?

47. Como parece resultar da informação fornecida pelos órgãos jurisdicionais de reenvio, e como foi confirmado na audiência, existe, no essencial, uma situação «triangular» que envolve três atores (transportadora contratual — transportadora operadora — passageiro) e dois contratos: o contrato de transporte entre a transportadora contratual e o passageiro e, como é habitual, um contrato-quadro geral entre a transportadora contratual e a transportadora operadora. Não existe, no entanto, nenhum contrato assinado *diretamente* pelos passageiros e a transportadora operadora demandada⁸.

⁸ A situação é ainda mais complexa para a demandante na ação 1 — flightright. A demandante não é parte no contrato de transporte entre a transportadora contratual e os passageiros que transferiram o pedido em questão.

48. Face a este contexto factual e jurídico, no que diz respeito à ação 2 —Barkan, o órgão jurisdicional de reenvio manifesta dúvidas quanto à questão de saber se a ação intentada contra uma entidade que não é parte no contrato subjacente relevante pode ser considerada como ação decorrente de um contrato.

49. Foram discutidas, no decurso do processo, duas possibilidades quanto à apreciação da natureza das ações em questão.

50. Em primeiro lugar, poderia considerar-se que se trata de pedidos decorrentes de responsabilidade extracontratual. Uma vez que não existe nenhum contrato entre o passageiro e a transportadora operadora, a transportadora operadora é demandada, efetivamente, por ter não ter cumprido as suas obrigações por força do Regulamento n.º 261/2004. Assim, para efeitos de competência internacional, poderia considerar-se que o pedido assenta numa espécie de responsabilidade extracontratual: o conteúdo da obrigação, as consequências do incumprimento dessas obrigações, bem como a identidade do demandado estão definidos no Regulamento n.º 261/2004⁹.

51. Em segundo lugar, tal como discutido na audiência, a natureza contratual do pedido poderia construir-se quer no sentido que decorre de contrato *implícito* entre a transportadora operadora e o passageiro¹⁰, quer considerando o contrato-quadro geral (de partilha de códigos ou outro tipo de cooperação) entre a transportadora contratual e a transportadora operadora como um tipo de *contrato a favor de terceiros*, designadamente, o passageiro.

52. Em meu entender, a natureza do pedido é, de facto, contratual, e não extracontratual. No entanto, devo admitir que a ideia de um contrato implícito ou de um contrato a favor de terceiros me parece, de certa forma, laboriosa e problemática. O A meu ver, há um motivo mais simples pelo qual, a julgar pela taxonomia dos Regulamentos n.º 44/2001 e n.º 1215/2012, esse pedido tem natureza contratual.

53. Em primeiro lugar, e antes de mais, o teor do artigo 5.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 44/2001 e do artigo 7.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 1215/2012 está formulado de modo bastante aberto, ao determinar que uma pessoa com domicílio no território de um Estado-Membro pode ser demandada noutro Estado-Membro «[e]m matéria contratual»¹¹. Essa redação, também presente noutras versões linguísticas¹², refere claramente «matéria contratual», não «parte num contrato».

54. Assim, em meu entender, a regra de competência do artigo 5.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 44/2001 e do artigo 7.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 1215/2012 baseia-se na *causa de pedir*, e não na *identidade* das partes. O que importa é que a fonte original e subjacente dos direitos e obrigações objeto de litígio e o motivo pelo qual a ação é intentada contra um demandado específico decorram de um contrato. Em caso afirmativo, a ação subsequente que visa a sua execução constitui uma ação em «matéria contratual», ainda que, como é frequentemente o caso de disposições jurídicas de proteção dos consumidores, os direitos e obrigações cuja execução é concretamente pretendida no caso individual tenham sido «inscritos» (ou seja, tornando-se aplicáveis sem a possibilidade de derrogação) no contrato por força de regras legais imperativas.

9 O que tornaria o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 44/2001 e o artigo 7.º, n.º 2, do Regulamento n.º 1215/2012 aplicáveis. De acordo com estas disposições, os tribunais internacionalmente competentes são os tribunais do lugar onde ocorreu ou poderá ocorrer o facto danoso. Esse lugar foi definido pelo Tribunal de Justiça simultaneamente como o lugar da materialização do dano e como o lugar do facto causal que está na origem desse dano. Para uma reafirmação recente, v., por exemplo, acórdão de 22 de janeiro de 2015, Hejduk (C-441/13, EU:C:2015:28, n.º 18 e jurisprudência referida). Para a declaração de princípio original, v. acórdão de 30 de novembro de 1976, Bier (21/76, EU:C:1976:166, n.ºs 19, 24 e 25).

10 Foi sugerido que a existência desse contrato implícito resultaria da combinação de um contrato de transporte celebrado entre o passageiro e a transportadora contratual, por um lado, e o contrato-quadro global entre a transportadora contratual e a transportadora operadora, por outro.

11 O sublinhado é meu.

12 Por exemplo, em alemão «wenn ein Vertrag oder Ansprüche aus einem Vertrag den Gegenstand des Verfahrens bilden»; em francês: «en matière contractuelle»; em espanhol «en materia contractual»; em italiano: «in materia contrattuale»; em checo «pokud předmět sporu tvoří smlouva nebo nároky ze smlouvy».

55. Há duas analogias sistémicas nos Regulamentos n.º 44/2001 e n.º 1215/2012 que confirmam esta questão. Em primeiro lugar, à semelhança da interpretação do conceito de «em matéria de seguros», o que é relevante é que o respetivo demandante pretenda fazer valer direitos que derivam de um contrato de seguro e não se aquele ou aquela era parte nesse contrato¹³. Em segundo lugar, podemos igualmente referir os casos de sucessão legal em ações de terceiros. Em determinadas circunstâncias, um terceiro pode ocupar a posição de outrem para fazer valer direitos que emergiram de uma relação jurídica na qual o demandante não era parte. Mais uma vez, um terceiro que faz valer direitos decorrentes do contrato original pode estar habilitado¹⁴ a fazê-lo ao abrigo do critério de competência em matéria contratual, mesmo que não seja parte nesse contrato¹⁵. Tal como salienta a Comissão, no processo Frahuil, o Tribunal de Justiça não excluiu, por princípio, que a «matéria contratual» pudesse abranger uma situação em que uma entidade terceira demandou uma das partes num contrato, com base na cessão legal de um direito a um terceiro demandante, se puder ser demonstrado que o demandado tinha consentido na obrigação em causa¹⁶. Isso demonstra, mais uma vez, que, para que uma matéria esteja abrangida pelo critério de competência fixado no artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento n.º 44/2001 e no artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 1215/2012, o pedido não tem necessariamente de ser formulado entre as partes que celebraram originalmente o contrato, desde que exista uma base contratual que justifique que essa parte terceira possa exigir o cumprimento ou possa ser considerada responsável pelo cumprimento de obrigações que foram assumidas contratualmente por essa parte terceira, ou a seu favor.

56. Em segundo lugar, em termos gerais, ao transportar um passageiro, a transportadora operadora não contratual cumpre uma obrigação de origem contratual. Para a transportadora operadora, o transporte do passageiro não constitui uma obrigação legal de nenhum tipo. A este respeito, saliento que, quanto ao conceito de «matéria extracontratual» na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 44/2001, o Tribunal de Justiça decidiu que esse conceito abrange qualquer ação que tenha em vista pôr em causa a responsabilidade do demandado e que *não* seja relativa à «matéria contratual» na aceção do artigo 5.º, ponto 1, alínea a), desse regulamento¹⁷.

57. *A contrario*, as ações que sejam relativas, de uma forma ou outra, a um contrato estão abrangidas pelo âmbito de aplicação do artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento n.º 44/2001 e do artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 1215/2012.

58. Esta questão leva-me ao terceiro ponto. Em termos concretos, não há dúvida de que o objetivo e a razão de ser dos pedidos em causa é fazer valer direitos substantivos contra a transportadora operadora pelo não cumprimento da obrigação de transporte aéreo nos termos estipulados num contrato. Não foi contestado que a Air Nostrum, enquanto transportadora operadora não contratual, concordou em transportar os passageiros demandantes do ponto A para o ponto B em execução do contrato entre o passageiro e a transportadora contratual.

13 V. ainda as minhas conclusões no processo MMA IARD (C-340/16, EU:C:2017:396, especialmente n.ºs 36 e 37).

14 Quero deixar claro que o que está aqui a ser sugerido é que, pelo facto de uma ação ser intentada por quem não é parte num contrato, a natureza dessa ação não muda subitamente de contratual para extracontratual ou qualquer outra. Saber se essa sucessão legal também incluirá, ou não, a transferência (a retenção) de qualquer regra de competência especial prevista apenas para uma parte mais fraca (tal como o consumidor) é uma questão muito diferente, não abordada, de forma alguma, nos presentes processos.

15 No que respeita às regras de competência invocáveis por demandantes que tenham cedido créditos nos termos do Regulamento n.º 261/2004, v. conclusões da advogada-geral E. Sharpston no processo Flight Refund (C-94/14, EU:C:2015:723, n.º 60).

16 Acórdão de 5 de fevereiro de 2004, Frahuil (C-265/02, EU:C:2004:77, n.º 25); v., também, acórdão de 14 de março de 2013, Česká spořitelna (C-419/11, EU:C:2013:165, n.ºs 46 e 47).

17 Acórdão de 18 de julho de 2013, ÖFAB (C-147/12, EU:C:2013:490, n.º 32 e jurisprudência referida).

59. Os passageiros apresentaram pedidos contra a transportadora operadora porque esta atuou voluntariamente em nome da transportadora contratual, na aceção do artigo 3.º, n.º 5, segundo período, do Regulamento n.º 261/2004. Sem esse consentimento, o passageiro simplesmente não teria sido admitido a bordo pela transportadora operadora não contratual. A base legal dos direitos, ou seja, o Regulamento n.º 261/2004, não seria suficiente para a procedência sem a base contratual subjacente entre o passageiro e a transportadora contratual.

60. Assim, em suma, um pedido de indemnização contra uma transportadora operadora continua a ser uma «matéria contratual» relativa ao contrato de transporte aéreo celebrado entre o passageiro e a transportadora contratual. Afinal, também é genericamente aceite que várias formas de «subcontratação» ou «externalização» acordadas entre a parte contratual original (ou principal) e os seus eventuais agentes não alteram a natureza ou o âmbito das obrigações assumidas pelo principal.

61. À luz das considerações precedentes, concluo, por conseguinte, que o artigo 5.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 44/2001 e o artigo 7.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 1215/2012 devem ser interpretados no sentido de que o conceito de «matéria contratual» abrange um pedido de indemnização deduzido ao abrigo do artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 contra uma transportadora aérea operadora que não é parte no contrato que o passageiro em causa celebrou com outra transportadora aérea.

2. Foro competente para ações intentadas contra a transportadora aérea operadora

a) Rehder

62. No acórdão Rehder¹⁸, o Tribunal de Justiça tomou posição sobre a competência internacional¹⁹ para ações emergentes do Regulamento n.º 261/2004 e intentadas por um passageiro que celebrou o seu contrato de transporte com uma transportadora aérea, que era igualmente a transportadora operadora do voo *direto* cancelado em causa. O Tribunal de Justiça declarou que o tribunal competente é aquele em cujo foro se situa o lugar de partida *ou* o lugar de chegada do avião. A escolha entre estas duas opções será, em última análise, do demandante.

63. O Tribunal de Justiça concluiu que ambos os lugares apresentavam um vínculo suficiente de proximidade com os elementos materiais do litígio. Para chegar a esta conclusão, o Tribunal de Justiça teve em consideração os serviços relevantes prestados nesse contexto, a saber, «o registo assim como o embarque dos passageiros e o acolhimento destes últimos a bordo do avião no lugar de descolagem estipulado no contrato de transporte em causa, a partida da aeronave à hora prevista, o transporte dos passageiros e das suas bagagens do lugar de partida para o lugar de chegada, o acompanhamento dos passageiros durante o voo e, finalmente, o desembarque destes». Essa consideração excluía, segundo o Tribunal de Justiça, «os eventuais lugares de escala» devido à falta de um «elemento de conexão suficiente com o essencial dos serviços resultantes do [...] contrato [relevante]»²⁰.

18 Acórdão de 9 de julho de 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439).

19 Por uma questão de exaustividade, deve ser acrescentado que existem dois conjuntos de regras aplicáveis na UE que permitem a determinação da competência internacional relativa a ações intentadas por passageiros contra transportadoras aéreas: os estabelecidos na Convenção para a unificação de certas regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, aprovada em nome da CE pela Decisão 2001/539/CE do Conselho, de 5 de abril de 2001 (JO 2001, L 194, p. 38) (a seguir «Convenção de Montreal») e na legislação de execução da UE, e os contidos nos Regulamentos n.º 44/2001 e n.º 1215/2012. No contexto factual dos presentes processos, e tendo em conta a jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, apenas as últimas regras são relevantes para os processos em apreço. Tal como o Tribunal de Justiça referiu mais recentemente, «os direitos baseados, respetivamente, nas disposições do Regulamento n.º 261/2004 e nas disposições da Convenção de Montreal são regulados por quadros regulamentares diferentes [e, por conseguinte], as regras de competência internacional previstas nesta Convenção não são aplicáveis aos pedidos apresentados com base apenas no Regulamento n.º 261/2004, os quais devem ser examinados à luz do Regulamento n.º 44/2001». Acórdão de 10 de março de 2016, Flight Refund (C-94/14, EU:C:2016:148, n.º 46 e jurisprudência referida).

20 Acórdão de 9 de julho de 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, n.º 40).

64. Ao ponderar a relevância dos lugares de partida e de chegada de um voo direto no acórdão Rehder, o Tribunal de Justiça salientou que «os transportes aéreos constituem, devido à sua própria natureza, serviços prestados de maneira indivisível e unitária [...], de modo que não se pode distinguir, neste caso, em função de um critério económico, uma parte distinta da [prestação principal], realizada num lugar preciso»²¹ (em oposição à determinação do lugar de cumprimento em caso de pluralidade de lugares de entrega de mercadorias)²².

65. Além disso, o Tribunal de Justiça verificou que a sua conclusão estava em conformidade com os objetivos de proximidade e previsibilidade, bem como de certeza jurídica. O Tribunal de Justiça salientou, a esse respeito, que essa escolha, limitada a dois foros, permitia a ambas as partes identificarem facilmente os tribunais junto dos quais a ação poderia ser intentada.

b) Extensão do acórdão Rehder a viagens com múltiplos trajetos?

66. Os presentes processos diferem do acórdão Rehder em dois aspetos. Em primeiro lugar, os voos em causa no processo principal são viagens com múltiplos trajetos, e não viagens diretas. Em segundo lugar, a transportadora operadora demandada é diferente da transportadora contratual dos passageiros.

67. A transportadora operadora demandada (Air Nostrum) não operou qualquer trajeto da viagem com partida ou com chegada à Alemanha, que era o destino do segundo trajeto da viagem. Ao mesmo tempo, o primeiro trajeto, operado pela transportadora operadora demandada, era uma parte de toda a viagem, cujo objetivo era, *in fine*, transportar os passageiros de Espanha para a Alemanha.

68. Tendo esses elementos factuais presentes e considerando os motivos para a solução alcançada pelo Tribunal de Justiça no acórdão Rehder, existem, no essencial, para efeitos do presente processo, duas formas de definir o lugar de cumprimento dos serviços prestados.

69. Em primeiro lugar, para viagens com múltiplos trajetos, a lógica do acórdão Rehder poderia ser vista como uma abordagem «compartimentada»: uma vez que a transportadora contratual é responsável por todo o voo, o lugar de cumprimento do serviço em causa seria o lugar da partida original e da última chegada. O mesmo se aplicaria a cada transportadora operadora para o trajeto do voo que operou. Assim, numa viagem composta por dois trajetos, o lugar do cumprimento da transportadora operadora não contratual que levou a cabo o primeiro trajeto da viagem seria o lugar de partida e o lugar onde esse trajeto específico terminou (ou seja, o lugar onde o passageiro mudou de avião). Esta é, basicamente, a posição da Air Nostrum, bem como da Comissão.

70. Em segundo lugar, a lógica do acórdão Rehder poderia ser alargada *en bloc*, assim definindo o lugar de cumprimento do mesmo modo tanto para a transportadora contratual como para a transportadora operadora. Relativamente às ações em causa, poderia ser sugerido que a transportadora operadora é responsável por toda a viagem: esta tem a obrigação de assegurar que o seu cumprimento permitirá aos passageiros chegarem ao destino final conforme acordado no contrato com a transportadora contratual. Nesse caso, o lugar de partida do primeiro trajeto e o lugar de chegada do segundo (ou último) trajeto constituiriam, ambos, lugares de cumprimento — para efeitos de determinação do foro internacional competente e para intentar ações emergentes desse voo considerado como um todo. Esta é, basicamente, a posição dos demandantes em ambos os processos objeto de reenvio e dos Governos francês e português e da Confederação Suíça.

71. Por diversas razões explicadas na parte seguinte, devo admitir que considero a última posição mais convincente.

²¹ Acórdão de 9 de julho de 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, n.º 42).

²² Acórdão de 3 de maio de 2007, Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262, n.ºs 40 a 42).

c) Transportadora aérea contratual e operadora: reflexo do lugar de cumprimento

72. Existe, acima de tudo, a lógica simples do serviço efetivamente prestado, do contrato de transporte aéreo: por que existe um contrato e o que se espera do mesmo? Um passageiro reserva uma viagem de A para C. O seu propósito global ao fazê-lo é, precisamente, ser transportado de A para C, e não propriamente (a menos, que tal seja expressamente solicitado) visitar B²³. Respondendo a esse pedido, a transportadora aérea vende ao passageiro um bilhete, com um número de reserva, abrangendo todos os trajetos do seu voo. Quando o passageiro chega ao aeroporto de (primeira) partida, a sua bagagem é registada para o lugar de destino final. Habitualmente, o passageiro receberia ambos os cartões de embarque no aeroporto de partida.

73. Os elementos essenciais desse serviço traduzem-se, assim, no lugar de cumprimento onde os serviços foram prestados na aceção do artigo 5.º, n.º 1, alínea b), segundo travessão, ou do artigo 7.º, n.º 1, alínea b), segundo travessão, respetivamente. Tanto o lugar da partida global como da chegada final são, certamente, lugares de cumprimento desse serviço.

74. O argumento determinante contra a abordagem «compartimentada» da competência, em que cada uma das transportadoras operadoras teria o seu próprio lugar de cumprimento com base no lugar de partida e de chegada do trajeto do voo realizado, é simples: o serviço global, que é definido pelo pedido do passageiro e pelo contrato de transporte subsequentemente celebrado, deve permanecer o mesmo, independentemente do tipo e número de «subcontratados» designadamente sob a forma de transportadoras operadoras que a transportadora contratual escolha para realizar o serviço.

75. Pode ser acrescentado que, ao nível dos direitos e obrigações substantivos contidos no Regulamento n.º 261/2004, esta lógica está refletida em duas das suas disposições: o segundo período do artigo 3.º, n.º 5, e o artigo 13.º

76. O artigo 3.º, n.º 5, segundo período, do Regulamento n.º 261/2004 determina que «[s]empre 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». Assim, apesar de não se poder deixar de concordar com a posição exprimida pela Comissão nas suas observações escritas e orais, no sentido de que as obrigações estabelecidas no regulamento visam, em princípio, a transportadora operadora, o artigo 3.º, n.º 5, determina claramente que a relação principal de agente entre a transportadora contratual e a transportadora operadora se mantém. O artigo 13.º, em especial o seu segundo período, complementa, assim, essa disposição ao reiterar o direito de recurso entre transportadoras aéreas.

77. Dito doutro modo, a transportadora contratual não se exonera das obrigações contratuais acordadas com o passageiro ao subcontratar uma parte do serviço de transporte a outra transportadora aérea. Neste sentido, a posição jurídica da transportadora operadora deriva de e, de facto, espelha a posição jurídica da transportadora contratual e vice-versa. Afigura-se razoável que a solução adotada ao nível substantivo também se reflita, idealmente, ao nível do processo e da competência.

78. Existem três argumentos adicionais que militam igualmente a favor da abordagem «reflexo», na qual o lugar de cumprimento do serviço seria o mesmo tanto para a transportadora contratual como para a transportadora operadora.

23 Esta generalização foi feita com base nos factos, conforme apresentados nos processos objeto de reenvio, nos quais o lugar do aeroporto de trânsito e as eventuais escalas seriam aparentemente irrelevantes. É sabido que um determinado passageiro podia escolher passar por um aeroporto de trânsito específico e fazer escala nesse aeroporto (ou, até, na cidade ou país onde esse aeroporto está localizado) por um período de tempo substancial que poderia tornar essa localidade um destino em si mesmo. Um passageiro pode, por exemplo, acordar com a sua transportadora aérea que, no caminho de Madrid para Bratislava, passará dois dias em Paris. Se fosse esse, efetivamente, o caso, aqui *quod non*, poderia alegar-se que essa escala negociada individualmente, em que o passageiro abandona o aeroporto e recolhe a bagagem, tem relevância para determinar as regras de competência.

79. Em primeiro lugar, existem outros elementos relativos à substância das ações intentadas nos termos do Regulamento n.º 261/2004 que podem fornecer outras analogias para considerações de competência: para efeitos de cálculo da indemnização em caso de viagens com múltiplos trajetos nos termos do Regulamento n.º 261/2004, o voo é considerado como um todo, sem que exista uma análise dos seus possíveis trajetos internos. Por um lado, a existência de um direito a indemnização nos termos do Regulamento n.º 261/2004 é determinada com base no atraso efetivo no lugar de *destino final*. Um atraso bastante curto no aeroporto de trânsito que não conferiria ao passageiro o direito a uma indemnização nos termos do Regulamento n.º 261/2004 dará, ainda assim, lugar a esse direito se o atraso no destino final exceder três horas²⁴. Por outro lado, no que respeita ao montante da indemnização, o Regulamento n.º 261/2004 prevê uma escala de 250 euros, 400 euros ou 600 euros, consoante a distância percorrida. Também neste contexto, o Tribunal de Justiça explicou que a distância relevante é calculada, no caso de viagens com múltiplos trajetos, com base na distância entre o local de partida do primeiro trajeto e o local de chegada do segundo (e último) trajeto da viagem, não obstante o local de ligação²⁵.

80. Assim, no que respeita aos direitos substantivos ao abrigo do Regulamento n.º 261/2004, as questões relevantes são os locais da primeira partida e de destino final, estando os pontos intermédios efetivamente fora deste quadro.

81. Em segundo lugar, em meu entender, a solução sugerida também cumpre o objetivo de *previsibilidade*, um dos pilares das regras de competência comuns. Os passageiros, naturalmente, conhecem os pontos de partida e de destino da sua viagem. Em contrapartida, a previsibilidade do foro para o demandado, que é a transportadora operadora e não a transportadora contratual, foi contestada pela Air Nostrum nas suas observações. A Air Nostrum alegou que, ao operar um determinado trajeto de um voo de ligação, a transportadora operadora não dispõe de informações sobre os restantes planos de viagem dos passageiros a bordo. A transportadora operadora não sabe se alguns dos passageiros têm voos de ligação, nem o destino desses voos. Assim, a transportadora operadora não pode verdadeiramente prever os foros potenciais em toda a Europa nos quais possam ser intentadas ações.

82. Em meu entender, os argumentos aduzidos pela Air Nostrum não são convincentes, tanto a nível factual, como, acima de tudo, a nível de princípio. A nível factual, devo admitir que me surpreenderia que, no mundo das redes de comunicações eletrónicas, no qual duas transportadoras aéreas decidem partilhar os códigos dos seus voos ou estabelecem outras formas de cooperação, as mesmas transportadoras também não partilhassem informações relativas aos diferentes trajetos de uma viagem e a passageiros individuais cuja viagem deverão supostamente efetuar juntos.

83. Seja como for, talvez mais importante, há o argumento de princípio: a partilha de códigos ou várias alianças entre transportadoras aéreas são resultado de uma estratégia de negócio e de acordos comerciais livremente celebrados por essas companhias aéreas. É talvez seguro assumir que esses acordos são celebrados com vista a aumentar as vendas e a competitividade: uma transportadora aérea que pode oferecer mais destinos tem mais probabilidade de vender mais bilhetes. É lógico que o risco envolvido nessa estratégia pode, eventualmente, recair sobre a entidade (ou entidades) que mais benefícios comerciais têm a retirar daí.

84. Uma vez mais, em linha com a lógica comercial de toda a ideia, poderia assumir-se que os acordos individuais de partilha de códigos provavelmente (ou, se estiverem bem redigidos, certamente) preveem a forma como a transportadora operadora deve reembolsar e/ou prestar assistência à transportadora contratual (ou vice-versa) em ações judiciais e/ou compensar pelos custos relativos a litígios

24 Acórdão de 26 de fevereiro de 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, n.ºs 35 e 37).

25 Acórdão de 7 de setembro de 2017, Bossen e o. (C-559/16, EU:C:2017:644, especialmente n.ºs 29 a 33).

decorrentes de incumprimentos imputáveis a qualquer uma das partes. Em contrapartida, os passageiros dificilmente teriam essa possibilidade de cobrir os custos, ou de obter algum tipo de ajuda num litígio que surgisse no local do aeroporto de trânsito, que não é o ponto de partida, nem o destino da sua viagem.

85. Em terceiro lugar, a abordagem sobre a competência internacional que o Tribunal de Justiça deve adotar no processo em apreço deve ser exequível não apenas no que diz respeito a viagens compostas por dois trajetos mas também relativamente àqueles que consistem em três ou mesmo mais trajetos. O exame hipotético dos pedidos de abordagem «compartimentada» a essas viagens acima descritas, potencialmente com várias transportadoras operadoras, ilustra de forma clara os problemas práticos. Com efeito, tal significaria que, do ponto de vista do passageiro, a competência seria provavelmente determinada com base no local onde a viagem foi, efetivamente, interrompida. Se essa competência fosse aleatória²⁶, existiria o risco de transformar a situação triangular acima mencionada (transportadora contratual — transportadora operadora — passageiro)²⁷ num verdadeiro Triângulo das Bermudas, com a diferença de que, ao passo que os aviões e navios parecem aí desaparecer apenas nas obras de ficção (científica), com regras de jurisdição internacional definidas dessa forma, os direitos dos passageiros desapareceriam genuinamente.

86. À luz das considerações precedentes, a minha conclusão é que, numa viagem num voo que consiste em dois trajetos, o local de partida do primeiro trajeto e o local de chegada do segundo trajeto constituem, ambos, o lugar do cumprimento nos termos do artigo 5.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 44/2001 ou do artigo 7.º, n.º 1, alíneas a) e b), do Regulamento n.º 1215/2012, no caso de a ação ser intentada contra a transportadora aérea que operou o primeiro trajeto no qual o atraso se verificou e que não era a transportadora aérea contratual do passageiro.

B. Ação 3 — Becker

87. Através da sua questão submetida no processo relativo à ação 3 — Becker, o órgão jurisdicional de reenvio solicita a interpretação do artigo 5.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 44/2001. A questão é submetida para determinar qual o tribunal que tem competência internacional para uma ação fundada no Regulamento n.º 261/2004 que um passageiro de um voo de ligação intentou contra uma transportadora aérea que não tem domicílio na UE.

88. Mais especificamente, o órgão jurisdicional de reenvio procura determinar o lugar do cumprimento do serviço em questão, tendo em conta que a viagem em causa começou em Berlim e foi interrompida em Bruxelas, dado que foi recusado o embarque ao passageiro, que não pôde realizar o segundo trajeto do voo para Pequim. A transportadora operadora responsável pela recusa de embarque foi, em contraste com o que se verifica nas outras duas ações discutidas na parte A das presentes conclusões, a transportadora contratual.

89. Importa, desde logo, notar que, nos termos do artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento n.º 44/2001, «[s]e o demandado não tiver domicílio no território de um Estado-Membro, a competência será regulada em cada Estado-Membro pela lei desse Estado-Membro [...]». Nos termos do artigo 4.º, n.º 2, do Regulamento n.º 44/2001, «[q]ualquer pessoa, independentemente da sua nacionalidade, com domicílio no território de um Estado-Membro, pode, tal como os nacionais, invocar contra esse demandado as regras de competência que estejam em vigor nesse Estado-Membro [...]».

²⁶ Assim chegando, de facto, bastante perto do critério de competência anteriormente descartado, ou seja, o da responsabilidade extracontratual, centrando no local onde o facto danoso ocorreu — v. n.º 50 das presentes conclusões.

²⁷ V. n.º 47 das presentes conclusões.

90. Apesar do facto de a Comissão ter sugerido, na proposta que conduziu ao Regulamento n.º 1215/2012, alargar o âmbito de aplicação das regras comuns relativas à competência internacional a demandados de países terceiros²⁸, a referida disposição manteve-se, no essencial, a mesma ao abrigo do Regulamento n.º 1215/2012, sob a forma do seu artigo 6.º

91. Assim, existe uma afirmação clara e recente efetuada pelo legislador da UE sobre a aplicabilidade das regras de competência comuns a demandados de países terceiros: a competência internacional para ações intentadas contra demandados de países terceiros continua a ser regulada pelo direito interno dos Estados-Membros.

92. Tal como a Comissão acertadamente salientou, essa regra comporta exceções²⁹. Não obstante, nenhuma delas parece aplicar-se ao processo em apreço. Além disso, tal como a Comissão também nota acertadamente, a decisão de reenvio não indica que o direito processual nacional remete, de alguma forma, para o Regulamento n.º 44/2001, assim desencadeando, potencialmente, a discussão sobre a aplicabilidade da linha de jurisprudência que remonta ao acórdão *Dzodzi*³⁰.

93. Por esses motivos, considero que o Regulamento n.º 44/2001 não se aplica ao demandado no processo principal. A competência internacional (ou a sua inexistência) deve, por conseguinte, ser determinada de acordo com as regras nacionais.

94. Dito isto, não se pode ignorar que a ação em causa tem fundamento no Regulamento n.º 261/2004, que também se aplica a transportadoras de países terceiros, na medida em que, tal como estipulado no seu artigo 3.º, n.º 1, alínea a), a ação seja intentada por um passageiro que partiu «de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro a que o Tratado se aplica».

95. Além disso, importa recordar que esse regulamento visa melhorar a proteção dos passageiros enquanto consumidores. Tal significa que as regras de competência nacionais devem ser razoavelmente acessíveis de forma a permitir que essa proteção seja efetivamente exercida. Segundo o princípio da efetividade, os Estados-Membros não podem tornar o exercício dos direitos conferidos pelo direito da União, na prática, impossível ou excessivamente difícil³¹.

96. Decorre do artigo 3.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004 que esse regulamento confere a um passageiro, tal como o demandante no processo principal, direitos que podem ser invocados contra um demandado tal como o do processo principal. Em meu entender, as regras nacionais em matéria de competência internacional não podem comprometer a efetividade dessas regras substantivas.

97. No entanto, dentro dos parâmetros que decorrem das disposições das regras substantivas do direito da União, cabe ao órgão jurisdicional de reenvio verificar se as regras nacionais aplicáveis cumprem esse requisito e aplicá-las, se necessário, de forma a assegurar o gozo efetivo dos direitos definidos pelo Regulamento n.º 261/2004.

98. À luz das considerações precedentes, a minha conclusão relativamente à ação 3 — *Becker* é que o artigo 4.º do Regulamento n.º 44/2001 deve ser interpretado no sentido de que as regras de competência definidas nesse regulamento não se aplicam a um demandado com domicílio fora da UE, tal como o demandado no processo principal. A competência internacional do tribunal onde foi

28 Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial, COM(2010) 748 final, ponto 3.1.2, primeiro travessão, e p. 23.

29 A saber, a competência exclusiva nos termos do artigo 22.º, que não é aplicável à ação em causa, e o foro convencionado nos termos do artigo 23.º, que exige que uma, ou mais, das partes no pacto de atribuição da competência tenha domicílio num Estado-Membro.

30 Acórdãos de 18 de outubro de 1990, *Dzodzi* (C-297/88 e C-197/89, EU:C:1990:360, n.ºs 36 e segs.), e de 18 de outubro de 2012, *Nolan* (C-583/10, EU:C:2012:638, n.ºs 45 e segs. e jurisprudência referida).

31 Para uma declaração recente neste sentido, v., por exemplo, acórdão de 15 de dezembro de 2016, *Nemec* (C-256/15, EU:C:2016:954, n.º 49 e jurisprudência referida). V., também, acórdão de 9 de novembro de 2016, *ENEFI* (C-212/15, EU:C:2016:841, n.º 30 e jurisprudência referida).

intentada a ação deve, por conseguinte, ser avaliada nos termos das regras aplicáveis no foro desse tribunal. No entanto, tais regras nacionais de competência internacional não podem tornar, na prática, impossível ou excessivamente difícil a instauração, por um passageiro, de uma ação, com fundamento no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004.

VI. Conclusão

99. À luz das considerações precedentes, no processo C-274/16, flightright GmbH contra Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, SA, proponho ao Tribunal de Justiça que responda do seguinte modo à questão submetida pelo Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal Distrital de Düsseldorf, Alemanha):

O artigo 7.º, n.º 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, quando os passageiros são transportados numa viagem que consiste em dois vos de ligação, o local de partida do primeiro trajeto e o local de chegada do segundo trajeto constituem, ambos, o lugar de cumprimento nos termos daquela disposição, no caso de a ação ser intentada contra a transportadora aérea que operou o primeiro trajeto no qual se verificou o atraso e que não era a transportadora aérea contratual do passageiro.

100. No processo C-448/16, Mohamed Barkan e o. contra Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, SA, proponho ao Tribunal de Justiça que responda do seguinte modo ao Bundesgerichtshof (Tribunal Federal de Justiça, Alemanha):

- 1) O artigo 5.º, n.º 1, alínea a), do 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, deve ser interpretado no sentido de que o conceito de «matéria contratual» abrange um pedido de indemnização deduzido ao abrigo do artigo 7.º do 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, contra uma transportadora aérea operadora que não é parte no contrato que o passageiro em causa celebrou com outra transportadora aérea.
- 2) O artigo 5.º, n.º 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento (CE) n.º 44/2001 deve ser interpretado no sentido de que, quando os passageiros são transportados numa viagem que consiste em dois voos de ligação, o local de partida do primeiro trajeto e o local de chegada do segundo trajeto constituem, ambos, o lugar de cumprimento nos termos daquela disposição, também no caso de a ação ser intentada contra a transportadora aérea que operou o primeiro trajeto no qual o atraso se verificou e que não era a transportadora aérea contratual do passageiro.

101. No processo C-447/16, Roland Becker contra Hainan Airlines Co. Ltd, proponho ao Tribunal de Justiça que responda do seguinte modo ao Bundesgerichtshof (Tribunal Federal de Justiça, Alemanha):

O artigo 4.º do Regulamento n.º 44/2001 deve ser interpretado no sentido de que as regras de competência internacional definidas nesse regulamento não se aplicam a um demandado com domicílio fora da UE, tal como o demandado no processo principal. A competência internacional do tribunal onde foi intentada a ação deve, por conseguinte, ser avaliada nos termos das regras aplicáveis no foro desse tribunal. No entanto, tais regras nacionais de competência internacional não podem tornar, na prática, impossível ou excessivamente difícil, a instauração, por um passageiro, de uma ação com fundamento no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004.