



Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção)

7 de março de 2018*

«Reenvio prejudicial — Espaço de liberdade, de segurança e de justiça — Competência judiciária em matéria civil e comercial — Regulamento (CE) n.º 44/2001 — Artigo 5.º, ponto 1 — Regulamento (UE) n.º 1215/2012 — Artigo 7.º, ponto 1 — Conceito de “matéria contratual” — Contrato de prestação de serviços — Voo com correspondência prestado por diferentes transportadoras aéreas — Conceito de “lugar de cumprimento” — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Direito dos passageiros aéreos a indemnização por recusa de embarque e por atraso considerável de um voo — Ação de indemnização intentada contra a transportadora aérea operadora não domiciliada no território de um Estado-Membro ou com a qual os passageiros não têm nenhum vínculo contratual»

Nos processos apensos C-274/16, C-447/16 e C-448/16,

que têm por objeto pedidos de decisão prejudicial apresentados, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de Primeira Instância de Düsseldorf, Alemanha) e pelo Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal Federal, Alemanha), por decisões de 3 de maio (C-274/16) e de 14 de junho de 2016 (C-447/16 e C-448/16), que deram entrada no Tribunal de Justiça em 13 de maio e em 11 de agosto de 2016, nos processos

flightright GmbH

contra

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

Roland Becker

contra

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

e

Mohamed Barkan,

Souad Asbai,

Assia Barkan,

Zakaria Barkan,

Nousaiba Barkan

* Língua de processo: alemão.

contra

Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA (C-448/16),

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção),

composto por: L. Bay Larsen, presidente de secção, J. Malenovský, M. Safjan (relator), D. Šváby e M. Vilaras, juízes,

advogado-geral: M. Bobek,

secretário: R. Schiano, administrador,

vistos os autos e após a audiência de 6 de julho de 2017,

considerando as observações apresentadas:

- em representação da flihtright GmbH, por J. A. Blaffert, F. Schaal, A. Seegers, D. Tuac e O. de Felice, Rechtsanwälte,
- em representação de M. Becker, por C. Hormann, Rechtsanwalt,
- em representação de Mohamed Barkan, Souad Asbai e seus filhos menores, Assia, Zakaria e Nousaiba Barkan, por J. Kummer e P. Wassermann, Rechtsanwälte,
- em representação da Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA, por V. Beck e E. Schott, Rechtsanwälte,
- em representação do Governo francês, por E. de Moustier, na qualidade de agente,
- em representação do Governo português, por L. Inez Fernandes, M. Figueiredo e M. Cancela Carvalho, na qualidade de agentes,
- em representação do Governo suíço, por M. Schöll, na qualidade de agente,
- em representação da Comissão Europeia, por M. Wilderspin e M. Heller, na qualidade de agentes,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 19 de outubro de 2017,

profere o presente

Acórdão

- 1 Os pedidos de decisão prejudicial têm por objeto a interpretação do artigo 5.º, ponto 1, 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 (JO 2001, L 12, p. 1), e do artigo 7.º, ponto 1, do Regulamento (UE) n.º 1215/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2012, relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial (JO 2012, L 351, p. 1).
- 2 Estes pedidos foram apresentados no âmbito de litígios que opõem, por um lado, a flihtright GmbH, uma empresa com sede em Potsdam (Alemanha), bem como Mohamed Barkan, Souad Asbai e seus filhos menores, Assia, Zakaria e Nousaiba Barkan (a seguir «família Barkan») à Air Nostrum, Líneas

Aéreas del Mediterráneo SA (a seguir «Air Nostrum»), uma transportadora aérea com sede em Valência (Espanha), a propósito do pagamento de uma indemnização a título de um atraso de voo (processos C-274/16 e C-448/16), e, por outro lado, Roland Becker à Hainan Airlines Co. Ltd, uma transportadora aérea com sede em Haikou (China), a propósito do pagamento de uma indemnização a título de uma recusa de embarque (processo C-447/16).

Quadro jurídico

Regulamento n.º 44/2001

- 3 Resulta do considerando 2 do Regulamento n.º 44/2001 que este tem por objetivo, no interesse do bom funcionamento do mercado interno, aplicar «disposições que permitam unificar as regras de conflito de jurisdição em matéria civil e comercial, bem como simplificar as formalidades com vista ao reconhecimento e à execução rápidos e simples das decisões proferidas nos Estados-Membros abrangidos [por esse] regulamento.»
- 4 Os considerandos 11 e 12 do referido regulamento enunciam:
 - «(11) As regras de competência devem apresentar um elevado grau de certeza jurídica e devem articular-se em torno do princípio de que em geral a competência tem por base o domicílio do requerido e que tal competência deve estar sempre disponível, exceto em alguns casos bem determinados em que a matéria em litígio ou a autonomia das partes justificam outro critério de conexão. No respeitante às pessoas coletivas, o domicílio deve ser definido de forma autónoma, de modo a aumentar a transparência das regras comuns e evitar os conflitos de jurisdição.
 - (12) O foro do domicílio do requerido deve ser completado pelos foros alternativos permitidos em razão do vínculo estreito entre a jurisdição e o litígio ou com vista a facilitar uma boa administração da justiça.»
- 5 As regras de competência figuram no capítulo II do mesmo regulamento.
- 6 O artigo 2.º do Regulamento n.º 44/2001, que faz parte da secção 1 do seu capítulo II, dispõe, no seu n.º 1:

«Sem prejuízo do disposto no presente regulamento, as pessoas domiciliadas no território de um Estado-Membro devem ser demandadas, independentemente da sua nacionalidade, perante os tribunais desse Estado.»
- 7 Nos termos do artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento n.º 44/2001:

«Se o requerido não tiver domicílio no território de um Estado-Membro, a competência será regulada em cada Estado-Membro pela lei desse Estado-Membro [...]»
- 8 O artigo 5.º deste regulamento, que faz parte da secção 2 do seu capítulo II, intitulada «Competências especiais», prevê, no seu ponto 1:

«Uma pessoa com domicílio no território de um Estado-Membro pode ser demandada noutro Estado-Membro:

 - 1) a) Em matéria contratual, perante o tribunal do lugar onde foi ou deva ser cumprida a obrigação em questão;

- b) Para efeitos da presente disposição e salvo convenção em contrário, o lugar de cumprimento da obrigação em questão será:
- no caso da venda de bens, o lugar num Estado-Membro onde, nos termos do contrato, os bens foram ou devam ser entregues,
 - no caso da prestação de serviços, o lugar num Estado-Membro onde, nos termos do contrato, os serviços foram ou devam ser prestados;
- c) Se não se aplicar a alínea b), será aplicável a alínea a).»

9 O artigo 60.º, n.º 1, do referido regulamento dispõe:

«Para efeitos da aplicação do presente regulamento, uma sociedade ou outra pessoa coletiva ou associação de pessoas singulares e coletivas tem domicílio no lugar em que tiver:

- a) A sua sede social;
- b) A sua administração central; ou
- c) O seu estabelecimento principal.»

Regulamento n.º 1215/2012

10 O Regulamento n.º 1215/2012 revogou o Regulamento n.º 44/2001. A redação do seu considerando 4 é quase idêntica à do considerando 2 do Regulamento n.º 44/2001.

11 Os considerandos 15 e 16 do Regulamento n.º 1215/2012 enunciam:

«(15) As regras de competência devem apresentar um elevado grau de certeza jurídica e fundar-se no princípio de que em geral a competência tem por base o domicílio do requerido. Os tribunais deverão estar sempre disponíveis nesta base, exceto nalgumas situações bem definidas em que a matéria em litígio ou a autonomia das partes justificam um critério de conexão diferente. No respeitante às pessoas coletivas, o domicílio deve ser definido de forma autónoma, de modo a aumentar a transparência das regras comuns e evitar os conflitos de jurisdição.

(16) O foro do domicílio do requerido deve ser completado pelos foros alternativos permitidos em razão do vínculo estreito entre a jurisdição e o litígio ou com vista a facilitar uma boa administração da justiça. A existência de vínculo estreito deverá assegurar a certeza jurídica e evitar a possibilidade de o requerido ser demandado no tribunal de um Estado-Membro que não seria razoavelmente previsível para ele. [...]»

12 Sob a secção 1 do capítulo II deste regulamento, intitulada «Disposições gerais», o seu artigo 4.º, n.º 1, está redigido em termos idênticos aos do artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento n.º 44/2001.

13 Sob a secção 2 do capítulo II do Regulamento n.º 1215/2012, intitulada «Competências especiais», o seu artigo 7.º, ponto 1, está redigido em termos quase idênticos aos do artigo 5.º, ponto 1, do Regulamento n.º 44/2001.

14 Em conformidade com o artigo 66.º, n.º 1, do Regulamento n.º 1215/2012, este regulamento aplica-se apenas às ações judiciais intentadas a partir de 10 de janeiro de 2015.

Regulamento n.º 261/2004

15 Nos termos dos considerandos 1, 2, 7 e 8 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 (JO 2004, L 46, p. 1):

«(1) A ação da Comunidade no domínio do transporte aéreo deve ter, entre outros, o objetivo de garantir um elevado nível de proteção dos passageiros. Além disso, devem ser tidas plenamente em conta as exigências de proteção dos consumidores em geral.

(2) As recusas de embarque e o cancelamento ou atraso considerável dos voos causam sérios transtornos e inconvenientes aos passageiros.

[...]

(7) A fim de assegurar a aplicação efetiva do presente regulamento, as obrigações nele previstas deverão recair sobre a transportadora aérea operadora que operou ou pretende operar um voo [...]

(8) O presente regulamento não deverá limitar os direitos da transportadora aérea operadora à indemnização por qualquer pessoa, incluindo terceiros, ao abrigo do direito aplicável.»

16 O artigo 1.º do Regulamento n.º 261/2004, sob a epígrafe «Objeto», dispõe, no seu n.º 1:

«O presente regulamento estabelece, nas condições a seguir especificadas, os direitos mínimos dos passageiros, em caso de:

- a) Recusa de embarque contra sua vontade;
- b) Cancelamento de voos;
- c) Atraso de voos.»

17 O artigo 2.º do Regulamento n.º 261/2004, sob epígrafe «Definições», tem a seguinte redação:

«Para efeitos do disposto no presente regulamento, entende-se por:

[...]

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

[...]

g) “Reserva”, o facto de o passageiro dispor de um bilhete ou outra prova, que indica que a reserva foi aceite e registada pela transportadora aérea ou pelo operador turístico;

h) “Destino final”, o destino que consta do bilhete apresentado no balcão de registo ou, no caso de voos sucessivos, o destino do último voo; os voos sucessivos alternativos disponíveis não são tomados em consideração se a hora original planeada de chegada for respeitada;

[...]»

- 18 O artigo 3.º do Regulamento n.º 261/2004, sob a epígrafe «Âmbito de aplicação», prevê:
- «1. O presente regulamento aplica-se:
- a) Aos passageiros que partem de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro a que o Tratado se aplica;
- [...]
2. O disposto no n.º 1 aplica-se aos passageiros que:
- a) disponham de uma reserva confirmada para esse voo em questão [...]
- [...]
5. O presente regulamento aplica-se a qualquer transportadora aérea operadora que forneça transporte a passageiros abrangidos pelos n.ºs 1 e 2. Sempre que uma transportadora aérea operadora, que não tem contrato com o passageiro, cumprir obrigações impostas pelo presente regulamento, será considerado como estando a fazê-lo em nome da pessoa que tem contrato com o passageiro.
- [...]»
- 19 O artigo 4.º do Regulamento n.º 261/2004, sob a epígrafe «Recusa de embarque», enuncia, no seu n.º 3:
- «Se for recusado o embarque a passageiros contra sua vontade, a transportadora aérea operadora deve indemnizá-los imediatamente nos termos do artigo 7.º [...]
- 20 O artigo 5.º deste regulamento, sob a epígrafe «Cancelamento», dispõe, no seu n.º 1, alínea c):
- «Em caso de cancelamento de um voo, os passageiros em causa têm direito a:
- [...]
- c) Receber da transportadora aérea operadora indemnização nos termos do artigo 7.º, salvo se:
- i) tiverem sido informados do cancelamento pelo menos duas semanas antes da hora programada de partida, ou
- ii) tiverem sido informados do cancelamento entre duas semanas e sete dias antes da hora programada de partida e se lhes tiver sido oferecido reencaminhamento que lhes permitisse partir até duas horas antes da hora programada de partida e chegar ao destino final até quatro horas depois da hora programada de chegada, ou
- iii) tiverem sido informados do cancelamento menos de sete dias antes da hora programada de partida e se lhes tiver sido oferecido reencaminhamento que lhes permitisse partir até uma hora antes da hora programada de partida e chegar ao destino final até duas horas depois da hora programada de chegada.»
- 21 O artigo 7.º do referido regulamento, sob a epígrafe «Direito a indemnização», enuncia, no seu n.º 1:
- «Em caso de remissão para o presente artigo, os passageiros devem receber uma indemnização no valor de:
- a) 250 euros para todos os voos até 1 500 quilómetros;
- b) 400 euros para todos os voos intracomunitários com mais de 1 500 quilómetros e para todos os outros voos entre 1 500 e 3 500 quilómetros;

c) 600 euros para todos os voos não abrangidos pelas alíneas a) ou b).

Na determinação da distância a considerar, deve tomar-se como base o último destino a que o passageiro chegará com atraso em relação à hora programada devido à recusa de embarque ou ao cancelamento.»

Litígios nos processos principais, questões prejudiciais e tramitação do processo no Tribunal de Justiça

Processo C-274/16

- 22 Como resulta da decisão de reenvio, dois passageiros reservaram na companhia aérea Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG (a seguir «Air Berlin») um lugar cada um, sob um número de reserva único, um transporte aéreo para dois voos (a seguir «voo com correspondência») com partida de Ibiza (Ilhas Baleares, Espanha) e com destino a Düsseldorf (Alemanha), com uma correspondência em Palma de Maiorca (Ilhas Baleares, Espanha).
- 23 O primeiro voo no âmbito desse voo com correspondência, assegurado pela Air Nostrum, devia descolar de Ibiza em 25 de julho de 2015, às 18h40, e aterrar em Palma de Maiorca, no mesmo dia, às 19h20.
- 24 Quanto ao segundo voo, entre Palma de Maiorca e Düsseldorf, assegurado pela Air Berlin, devia descolar em 25 de julho de 2015, às 20h05, e aterrar em Düsseldorf, no mesmo dia, às 22h25.
- 25 No entanto, o primeiro voo, entre Ibiza e Palma de Maiorca, foi efetuado com atraso e, por isso, os passageiros perderam o segundo voo para Düsseldorf, onde finalmente chegaram em 26 de julho de 2015, às 11h32, num voo efetuado pela Air Berlin.
- 26 Os dois passageiros em causa cederam os respetivos direitos a uma eventual indemnização a título desse atraso à flightright. Esta intentou uma ação contra a Air Nostrum, enquanto transportadora aérea que efetivamente realizou o primeiro voo, no Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de Primeira Instância de Düsseldorf, Alemanha).
- 27 Este órgão jurisdicional indica que o tratamento desta ação depende da existência da sua competência internacional. Esta apenas existe, no que respeita ao voo com correspondência em causa, se Düsseldorf pudesse ser considerada o «lugar onde foi ou deva ser cumprida a obrigação em questão» na aceção do artigo 7.º, ponto 1, do Regulamento n.º 1215/2012.
- 28 Nestas condições, o Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de Primeira Instância de Düsseldorf) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«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, [ponto] 1, alínea a), do Regulamento (UE) n.º 1215/2012 é o lugar de chegada do segundo voo, quando a ação é intentada contra a companhia aérea que operou o primeiro voo, no qual ocorreu a irregularidade, e o transporte no segundo voo é operado por outra companhia aérea?»

Processo C-447/16

- 29 R. Becker celebrou com a Hainan Airlines, cuja sede social se encontra fora da União Europeia e que não tem nenhuma sucursal em Berlim (Alemanha), um contrato de transporte aéreo que incluía os voos, que foram objeto de uma reserva única, em 7 de agosto de 2013, de Berlim a Pequim (China) com uma correspondência em Bruxelas (Bélgica).
- 30 No dia da partida, no aeroporto de Berlim, R. Becker foi registado para os dois voos. Recebeu os dois cartões de embarque correspondentes e a sua bagagem foi registada diretamente até Pequim.
- 31 O transporte no primeiro voo, assegurado, em conformidade com a reserva, pela transportadora aérea Brussels Airlines e cuja aterragem em Bruxelas estava prevista em 7 de agosto de 2013, às 8h00, decorreu conforme o previsto. O transporte no segundo voo, que devia ser assegurado pela Hainan Airlines e cuja descolagem de Bruxelas estava prevista para 7 de agosto de 2013, às 13h40, não se realizou. A este respeito, R. Becker alega que lhe foi recusado o embarque nesse voo na porta de embarque no aeroporto de Bruxelas sem motivo válido e contra a sua vontade.
- 32 R. Becker regressou de avião para Berlim e reservou um voo direto de Berlim a Pequim. Chegou a Pequim em 8 de agosto de 2013.
- 33 Através da ação que intentou no Amtsgericht Berlin-Wedding (Tribunal de Primeira Instância de Berlin-Wedding, Alemanha), R. Becker pediu, designadamente, em aplicação do artigo 7.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004, uma indemnização no montante de 600 euros, acrescida de juros.
- 34 Por decisão de 4 de novembro de 2014, este órgão jurisdicional concluiu que os órgãos jurisdicionais alemães não tinham competência internacional e julgou inadmissível a ação intentada por R. Becker. R. Becker interpôs recurso dessa decisão no Landgericht Berlin (Tribunal Regional de Berlin, Alemanha). Por Acórdão de 1 de julho de 2015, este último órgão jurisdicional negou provimento ao recurso de R. Becker por considerar que o seu recurso deveria ter sido interposto perante os órgãos jurisdicionais belgas, uma vez que apenas Bruxelas constitui o lugar de cumprimento do voo Bruxelas - Pequim.
- 35 R. Becker interpôs recurso de «Revision» no Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal Federal, Alemanha). Este considera que, tendo em conta o caráter unitário da obrigação contratual da Hainan Airlines de transportar R. Becker de Berlim a Pequim, o aeroporto de Berlin—Tegel pode ser considerado, em conformidade com o Acórdão do Tribunal de Justiça de 9 de julho de 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439), o lugar de cumprimento de todas as obrigações contratuais da Hainan Airlines, incluindo das obrigações a prestar relacionadas com o voo de Bruxelas a Pequim que se seguia ao voo de Berlim a Bruxelas, na medida em que R. Becker não tinha, enquanto passageiro aéreo, nenhuma maneira de saber se a Hainan Airlines asseguraria ela própria igualmente este último voo ou se recorreria, para esse efeito, aos serviços de outra transportadora aérea.
- 36 Nestas condições, o Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal Federal) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«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 do trajeto 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 do trajeto 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?»

Processo C-448/16

- 37 A família Barkan reservou um voo com correspondência de Melilla (Espanha) para Frankfurt am Main (Alemanha), via Madrid (Espanha), na companhia aérea Iberia, Líneas Aéreas de España (a seguir «Iberia») para 7 de agosto de 2010. Resulta da confirmação de reserva feita pela Iberia que o voo entre Melilla e Madrid devia ser assegurado pela Air Nostrum e que o voo entre Madrid e Frankfurt am Main devia ser assegurado pela Iberia, sem tempo de correspondência significativo entre esses dois voos.
- 38 Uma vez que a partida do voo que ligava Melilla a Madrid sofreu um atraso de 20 minutos, a família Barkan perdeu o segundo voo com destino a Frankfurt am Main e chegou ao seu destino final com quatro horas de atraso.
- 39 Por decisão de 28 de janeiro de 2015, o Amtsgericht Frankfurt am Main (Tribunal de Primeira Instância de Frankfurt am Main, Alemanha), no qual a família Barkan apresentou, nomeadamente, um pedido de indemnização no montante de 250 euros para cada um dos membros desta família a título desse atraso, em aplicação do Regulamento n.º 261/2004, condenou a Air Nostrum em conformidade com os pedidos dos demandantes.
- 40 Por Acórdão de 20 de agosto de 2015, o Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de Frankfurt am Main, Alemanha), no qual a Air Nostrum interpôs recurso, concluiu que os órgãos jurisdicionais alemães não tinham competência internacional. Segundo este órgão jurisdicional, apenas Melilla e Madrid poderiam ser lugares de cumprimento no que diz respeito ao voo entre Melilla e Madrid, durante o qual o incidente se verificou, uma vez que os dois voos deviam ser considerados voos distintos apesar da reserva única.
- 41 A família Barkan interpôs recurso de «Revision» no Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal Federal). Este considera, em primeiro lugar, que, mesmo se é pacífico que não existe nenhuma relação contratual direta entre a família Barkan e a Air Nostrum, esse facto não tem consequências na natureza contratual do direito a indemnização previsto pelo Regulamento n.º 261/2004. Em segundo lugar, segundo esse órgão jurisdicional, o facto de a Air Nostrum, enquanto transportadora aérea operadora, não ter obrigações contratuais a cumprir no destino final do voo com correspondência, a saber, Frankfurt am Main, não se opõe à qualificação desse lugar como o «lugar de cumprimento» na aceção do artigo 5.º, ponto 1, do Regulamento n.º 44/2001, na medida em que o Regulamento n.º 261/2004 se destina a reforçar e não enfraquecer a posição jurídica dos passageiros aéreos. Assim, afigura-se justificado que as obrigações contratuais a cumprir no destino final do voo com correspondência pelo cocontratante da família Barkan, a saber, a Iberia, sejam imputadas à Air Nostrum na sua qualidade de transportadora aérea operadora. Além disso, do ponto de vista do direito material, a transportadora aérea operadora deve, de qualquer modo, indemnizar o passageiro quanto este chega ao seu destino final com um atraso considerável devido a um voo anterior que essa transportadora assegurou com atraso.
- 42 Nestas condições, o Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal Federal) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:
- «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 na primeira parte do trajeto e a ação é intentada contra a companhia aérea que operou o primeiro voo mas que não é signatária do contrato de transporte?»

43 Por decisão do presidente do Tribunal de Justiça de 19 de agosto de 2016, os processos C-447/16 e C-448/16 foram apensados para efeitos da fase escrita e oral bem como do acórdão, e por decisão do presidente do Tribunal de Justiça de 14 de setembro de 2016, os processos C-274/16, C-447/16 e C-448/16 foram apensados para efeitos da fase oral e do acórdão.

Quanto às questões prejudiciais

Quanto à questão submetida no processo C-447/16

Quanto à admissibilidade

44 A Comissão Europeia contesta a aplicabilidade, no processo principal, do Regulamento n.º 44/2001 e, por isso, a admissibilidade da questão submetida no processo C-447/16.

45 Com efeito, segundo a Comissão, resulta da decisão de reenvio e dos autos do processo nacional que a Hainan Airlines tem a sua sede fora da União e não tem sucursal em Berlim. É possível deduzir daí que, em aplicação do artigo 60.º do Regulamento n.º 44/2001, esta companhia aérea não tem domicílio no território de um Estado-Membro, o que exclui a aplicação do artigo 5.º deste regulamento e implica a aplicação do seu artigo 4.º, nos termos do qual, se o requerido não tiver domicílio no território de um Estado-Membro, a competência será regulada em cada Estado-Membro pela lei desse Estado-Membro, sem prejuízo da aplicação das competências exclusivas e da extensão de competência nos termos das disposições dos artigos 22.º e 23.º do referido regulamento.

46 A este respeito, há que recordar que, segundo jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, sempre que as questões submetidas sejam relativas à interpretação do direito da União, o Tribunal de Justiça é, em princípio, obrigado a pronunciar-se. Daqui resulta que as questões relativas ao direito da União gozam de uma presunção de pertinência. O Tribunal de Justiça só pode recusar pronunciar-se sobre uma questão prejudicial submetida por um órgão jurisdicional nacional quando for manifesto que a interpretação solicitada do direito da União não tem nenhuma relação com a realidade ou com o objeto do litígio no processo principal, quando o problema for hipotético ou ainda quando o Tribunal não dispuser dos elementos de facto e de direito necessários para dar uma resposta útil às questões que lhe são submetidas (Acórdão de 27 de junho de 2017, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, n.ºs 24 e 25).

47 No caso em apreço, o Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal Federal) interroga o Tribunal de Justiça sobre a interpretação do conceito de «lugar de cumprimento» na aceção do artigo 5.º, ponto 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento n.º 44/2001, no contexto do direito dos passageiros aéreos a indemnização, assente no artigo 4.º, n.º 3, e no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004. Como resulta da decisão de reenvio, esta interpretação é indispensável para determinar o órgão jurisdicional competente para conhecer do litígio no processo principal.

48 Por conseguinte, mesmo a questão de uma eventual inaplicabilidade do Regulamento n.º 44/2001 ao litígio no processo principal implica a necessidade de o Tribunal de Justiça proceder à interpretação das disposições deste.

49 Por conseguinte, a questão submetida no processo C-447/16 é admissível.

Quanto ao mérito

50 Com a sua questão, o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber, em substância, se o artigo 5.º, ponto 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento n.º 44/2001 deve ser interpretado no sentido de que se aplica a um demandado domiciliado num Estado terceiro, como o demandado no processo principal.

51 A este respeito, há que recordar que o artigo 5.º do Regulamento n.º 44/2001 apenas se aplica às pessoas com domicílio no território de um Estado-Membro. Em conformidade com o artigo 60.º, n.º 1, deste regulamento, uma sociedade tem domicílio no lugar em que tiver a sua sede social, a sua administração central ou o seu estabelecimento principal.

52 Ora, resulta da decisão de reenvio que a Hainan Airlines tem a sua sede fora da União, a saber, na China, e não tem sucursal em Berlim (Alemanha). Além disso, nenhum elemento desta decisão permite concluir que esta companhia aérea tenha uma sucursal noutra Estado-Membro.

53 Por conseguinte, no caso em apreço, deve ser aplicado o artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento n.º 44/2001, por força do qual, se o requerido não tiver domicílio no território de um Estado-Membro, a competência será regulada, em cada Estado-Membro, pela lei desse Estado-Membro.

54 Para quaisquer fins úteis, há que recordar que é de jurisprudência constante que, em conformidade com o princípio da efetividade, as regras de direito nacional não podem tornar impossível, na prática, ou excessivamente difícil o exercício dos direitos conferidos pelo direito da União (v., neste sentido, Acórdão de 8 de junho de 2017, *Vinyls Italia*, C-54/16, EU:C:2017:433, n.º 26 e jurisprudência referida), como os resultantes do Regulamento n.º 261/2004.

55 Tendo em conta as considerações precedentes, há que responder à questão submetida no processo C-447/16 que o artigo 5.º, ponto 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento n.º 44/2001 deve ser interpretado no sentido de que não se aplica a um demandado domiciliado num Estado terceiro, como o demandado no processo principal.

Quanto às questões submetidas nos processos C-274/16 e C-448/16

Quanto à primeira questão no processo C-448/16

56 Com a sua primeira questão no processo C-448/16, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 5.º, ponto 1, alínea a), do Regulamento n.º 44/2001 deve ser interpretado no sentido de que o conceito de «matéria contratual», na aceção desta disposição, abrange a ação de indemnização dos passageiros aéreos pelo atraso considerável de um voo com correspondência, intentada com fundamento no Regulamento n.º 261/2004 contra uma transportadora aérea operadora que não é o cocontratante do passageiro em questão.

57 A título preliminar, há que precisar que, ainda que o órgão jurisdicional de reenvio no processo C-274/16 não formule nenhuma interrogação nesse sentido, a resposta à primeira questão no processo C-448/16 é pertinente, igualmente, para o processo C-274/16, na medida em que resulta da decisão de reenvio nesse processo que, nas circunstâncias do caso em apreço, a transportadora aérea operadora

também não é o cocontratante dos passageiros em causa. A este respeito, há que acrescentar que o processo C-274/16 é abrangido, *ratione temporis*, pelo Regulamento n.º 1215/2012, cujo artigo 7.º, ponto 1, está redigido em termos quase idênticos aos do artigo 5.º, ponto 1, do Regulamento n.º 44/2001, cuja interpretação dada pelo Tribunal de Justiça conserva, no que respeita a essa primeira disposição, todo o seu alcance (v., neste sentido, Acórdão de 9 de março de 2017, Pula Parking, C-551/15, EU:C:2017:193, n.º 31 e jurisprudência referida).

- 58 Resulta da jurisprudência do Tribunal de Justiça que o conceito de «matéria contratual» deve ser interpretado de maneira autónoma com vista a assegurar a aplicação uniforme deste em todos os Estados-Membros (v., neste sentido, Acórdãos de 17 de junho de 1992, Handte, C-26/91, EU:C:1992:268, n.º 10, e de 28 de janeiro de 2015, Kolassa, C-375/13, EU:C:2015:37, n.º 37).
- 59 A este respeito, o Tribunal de Justiça declarou, designadamente, que há que considerar abrangidas pela matéria contratual todas as obrigações que têm por fonte o contrato cuja inexecução é invocada como fundamento da ação do demandante (Acórdão de 15 de junho de 2017, Kareda, C-249/16, EU:C:2017:472, n.º 30 e jurisprudência referida).
- 60 O Tribunal de Justiça precisou igualmente que, embora a aplicação da regra de competência especial prevista em matéria contratual não exija a celebração de um contrato entre duas pessoas, pressupõe, no entanto, a existência de uma obrigação jurídica livremente consentida por uma pessoa para com outra e na qual se baseia a ação do demandante (v., neste sentido, Acórdãos de 5 de fevereiro de 2004, Frahuil, C-265/02, EU:C:2004:77, n.ºs 24 a 26; de 20 de janeiro de 2005, Engler C-27/02, EU:C:2005:33, n.ºs 50 e 51; e de 28 de janeiro de 2015, Kolassa, C-375/13, EU:C:2015:37, n.º 39).
- 61 Daí resulta, como salientou o advogado-geral no n.º 54 das suas conclusões, que a regra de competência especial em matéria contratual, prevista no artigo 5.º, ponto 1, alínea a), do Regulamento n.º 44/2001 e no artigo 7.º, ponto 1, alínea a), do Regulamento n.º 1215/2012, baseia-se na causa de pedir e não na identidade das partes (v., neste sentido, Acórdão de 15 de junho de 2017, Kareda, C-249/16, EU:C:2017:472, n.ºs 31 e 33).
- 62 A este respeito, o artigo 3.º, n.º 5, segundo parágrafo, do Regulamento n.º 261/2004 precisa que, sempre que uma transportadora aérea operadora, 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.
- 63 Assim, deve considerar-se que esta transportadora aérea cumpre obrigações livremente consentidas relativamente ao cocontratante dos passageiros em causa. Estas obrigações têm a respetiva fonte no contrato de transporte aéreo.
- 64 Por conseguinte, em circunstâncias como as que estão em causa nos processos principais, um pedido de indemnização pelo atraso considerável de um voo efetuado por uma transportadora aérea operadora como a Air Nostrum, que não é o cocontratante dos passageiros em causa, deve ser considerada como sendo apresentado em matéria de contratos de transporte aéreo celebrados entre esses passageiros e, respetivamente, a Air Berlin e a Iberia.
- 65 Tendo em conta as considerações precedentes, há que responder à primeira questão no processo C-448/16 que o artigo 5.º, ponto 1, alínea a), do Regulamento n.º 44/2001 deve ser interpretado no sentido de que o conceito de «matéria contratual», na aceção dessa disposição, abrange a ação de indemnização dos passageiros aéreos pelo atraso considerável de um voo com correspondência, intentada com fundamento no Regulamento n.º 261/2004 contra uma transportadora aérea operadora que não é o cocontratante do passageiro em causa.

Quanto à questão no processo C-274/16 e à segunda questão no processo C-448/16

- 66 Através da sua questão no processo C-274/16 e da sua segunda questão no processo C-448/16, os órgãos jurisdicionais de reenvio perguntam, em substância, se o artigo 5.º, ponto 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento n.º 44/2001 e o artigo 7.º, ponto 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento n.º 1215/2012 devem ser interpretados no sentido de que, no caso de um voo com correspondência, constitui o «lugar de cumprimento» desse voo, na aceção dessas disposições, o lugar de chegada do segundo voo, quando o transporte dos dois voos é efetuado por duas transportadoras aéreas diferentes e a ação de indemnização pelo atraso considerável desse voo com correspondência ao abrigo do Regulamento n.º 261/2004 se baseia num incidente que se verificou no primeiro dos referidos voos, efetuado pela transportadora aérea que não é o cocontratante dos passageiros em causa.
- 67 A este respeito, o Tribunal de Justiça declarou, no que se refere ao artigo 5.º, ponto 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento n.º 44/2001, que, em caso de pluralidade de lugares de prestação de serviços em Estados-Membros diferentes, há que, em princípio, entender por lugar de cumprimento o lugar que assegura o vínculo de conexão mais estreito entre o contrato e o órgão jurisdicional competente, situando-se esse vínculo de conexão, regra geral, no lugar da prestação principal (v., nesse sentido, Acórdãos de 9 de julho de 2009, *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, n.ºs 35 a 38, e de 11 de março de 2010, *Wood Floor Solutions Andreas Domberger*, C-19/09, EU:C:2010:137, n.º 33). Este último lugar deve ser inferido, na medida do possível, dos próprios termos do contrato (Acórdão de 11 de março de 2010, *Wood Floor Solutions Andreas Domberger*, C-19/09, EU:C:2010:137, n.º 38).
- 68 Assim, o Tribunal de Justiça concluiu, a respeito da mesma disposição, em relação a um voo direto efetuado pelo cocontratante do passageiro em causa, que o lugar de partida e o lugar de chegada do avião devem ser considerados, ao mesmo título, os lugares da prestação principal dos serviços que são objeto de um contrato de transporte aéreo, que justifica a competência para conhecer de um pedido de indemnização baseado nesse contrato de transporte e no Regulamento n.º 261/2004, à escolha do requerente, do tribunal em que se situa o lugar de partida ou o lugar de chegada do avião tal como esses lugares são estipulados no referido contrato (Acórdão de 9 de julho de 2009, *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, n.ºs 43 e 47).
- 69 A este respeito, há que sublinhar que o conceito de «lugar de cumprimento» formulado no Acórdão de 9 de julho de 2009, *Rehder* (C-204/08, EU:C:2009:439), ainda que se refira a um voo direto efetuado pelo cocontratante do passageiro em causa, é válido igualmente, *mutatis mutandis*, no que respeita a casos como os que estão em causa nos processos principais, em que, por um lado, o voo com correspondência reservado inclui dois voos e, por outro, a transportadora aérea operadora do voo em causa não celebrou um contrato diretamente com os passageiros em causa.
- 70 Com efeito, a regra de competência especial em matéria de prestação de serviços, prevista no artigo 5.º, ponto 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento n.º 44/2001 e no artigo 7.º, ponto 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento n.º 1215/2012, designa como competente o órgão jurisdicional do «lugar num Estado-Membro onde, nos termos do contrato, os serviços foram ou devam ser prestados».
- 71 A este respeito, um contrato de transporte aéreo, como os contratos em causa nos processos principais, caracterizados por uma reserva única para a totalidade do trajeto, prevê a obrigação, para uma transportadora aérea, de transportar um passageiro de um ponto A a um ponto C. Tal operação de transporte constitui um serviço em que um dos lugares de prestação principal se encontra no ponto C.

- 72 Esta conclusão não é posta em causa pelo facto de a transportadora aérea operadora que não é o cocontratante dos passageiros em causa assumir apenas o transporte para um voo que não termina no lugar de chegada do segundo voo do voo com correspondência, na medida em que o contrato de transporte aéreo relativo ao voo com correspondência abrange o transporte desses passageiros até ao lugar de chegada do segundo voo.
- 73 Nestas condições, há que constatar que, no caso de um voo com correspondência, constitui o lugar de cumprimento desse voo, na aceção do artigo 5.º, ponto 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento n.º 44/2001 e do artigo 7.º, ponto 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento n.º 1215/2012, por ser um dos lugares da prestação principal dos serviços que são objeto de um contrato de transporte aéreo, o lugar de chegada do segundo voo.
- 74 Dado que apresenta um vínculo suficientemente estreito com os elementos materiais do litígio e, portanto, assegura a conexão estreita pretendida pelas regras de competência especial enunciadas no artigo 5.º, ponto 1, do Regulamento n.º 44/2001 e no artigo 7.º, ponto 1, do Regulamento n.º 1215/2012, entre o contrato de transporte aéreo e o órgão jurisdicional competente, esse lugar cumpre o objetivo de proximidade (v., neste sentido, Acórdão de 9 de julho de 2009, *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, n.º 44).
- 75 Esta solução responde igualmente ao princípio de previsibilidade prosseguido por essas mesmas regras, na medida em que permite tanto ao demandante como ao demandado identificar o órgão jurisdicional do lugar de chegada do segundo voo, como está inscrito no referido contrato de transporte aéreo, como órgão jurisdicional em que a ação pode ser intentada (v., neste sentido, Acórdãos de 9 de julho de 2009, *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, n.º 45, e de 4 de setembro de 2014, *Nickel & Goeldner Spedition*, C-157/13, EU:C:2014:2145, n.º 41).
- 76 A este respeito, não pode ser acolhido o argumento da *Air Nostrum* segundo o qual lhe é impossível, enquanto prestador de um voo interno em Espanha, avaliar o risco de ser demandada perante um órgão jurisdicional na Alemanha.
- 77 Com efeito, por um lado, não é contestado que, em circunstâncias como as que estão em causa nos processos principais, os contratos de transporte aéreo incidem sobre um voo com correspondência que é objeto de uma reserva única que incluíse os dois voos, de maneira que essa reserva se referisse tanto ao primeiro voo efetuado pela transportadora aérea operadora como ao segundo voo que levou até ao destino final. Por outro lado, há que ter em conta o facto de que, como decorre dos n.ºs 62 e 63 do presente acórdão, no âmbito dos acordos comerciais livremente consentidos entre as transportadoras aéreas, se considera que uma transportadora aérea operadora que não celebrou um contrato com o passageiro age em nome da transportadora aérea cocontratante do passageiro em causa.
- 78 Tendo em conta as considerações precedentes, há que responder à questão no processo C-274/16 e à segunda questão no processo C-448/16 que o artigo 5.º, ponto 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento n.º 44/2001 e o artigo 7.º, ponto 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento n.º 1215/2012 devem ser interpretados no sentido de que, no caso de um voo com correspondência, constitui o «lugar de cumprimento» desse voo, na aceção dessas disposições, o lugar de chegada do segundo voo, quando o transporte nos dois voos é efetuado por duas transportadoras aéreas diferentes e a ação de indemnização pelo atraso considerável desse voo com correspondência, ao abrigo do Regulamento n.º 261/2004, se baseia num incidente que se verificou no primeiro dos referidos voos, efetuado pela transportadora aérea que não é o cocontratante dos passageiros em causa.

Quanto às despesas

79 Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional de reenvio, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efetuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

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

- 1) O artigo 5.º, ponto 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento 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 não se aplica a um demandado domiciliado num Estado terceiro, como o demandado no processo principal.
- 2) O artigo 5.º, ponto 1, alínea a), do Regulamento n.º 44/2001 deve ser interpretado no sentido de que o conceito de «matéria contratual», na aceção dessa disposição, abrange a ação de indemnização dos passageiros aéreos pelo atraso considerável de um voo com correspondência, intentada com fundamento no Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91, contra uma transportadora aérea operadora que não é o cocontratante do passageiro em causa.
- 3) O artigo 5.º, ponto 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento n.º 44/2001 e o artigo 7.º, ponto 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento 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, devem ser interpretados no sentido de que, no caso de um voo com correspondência, constitui o «lugar de cumprimento» desse voo, na aceção dessas disposições, o lugar de chegada do segundo voo, quando o transporte nos dois voos é efetuado por duas transportadoras aéreas diferentes e a ação de indemnização pelo atraso considerável desse voo com correspondência, ao abrigo do Regulamento n.º 261/2004, se baseia num incidente que se verificou no primeiro dos referidos voos, efetuado pela transportadora aérea que não é o cocontratante dos passageiros em causa.