



## Coletânea da Jurisprudência

CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL  
HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE  
apresentadas em 20 de junho de 2019<sup>1</sup>

**Processo C-213/18**

**Adriano Guaitoli,  
Concepción Casan Rodriguez,  
Alessandro Celano Tomassoni,  
Antonia Cirilli,  
Lucia Cortini,  
Mario Giuli,  
Patrizia Padroni**

**contra  
easyJet Airline Co. Ltd**

[pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Tribunale ordinario di Roma (Tribunal Ordinário de Roma, Itália)]

«Reenvio prejudicial — Transporte aéreo — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Artigos 5.º, 7.º, 9.º e 12.º — Ação para efeitos de indemnização fixa e de ressarcimento de danos individualizados sofridos por passageiros em caso de cancelamento ou atraso considerável de um voo — Competência judiciária internacional e competência interna em razão do território — Disposições aplicáveis — Convenção de Montreal — Artigo 33.º — Regulamento (UE) n.º 1215/2012 — Artigo 7.º, ponto 1 — Articulação entre essas disposições»

### I. Introdução

1. O pedido de decisão prejudicial formulado pelo Tribunale ordinario di Roma (Tribunal Ordinário de Roma, Itália) diz respeito, principalmente, à interpretação do artigo 33.º da Convenção para a unificação de certas regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional<sup>2</sup> (a seguir «Convenção de Montreal»), disposição que determina qual o tribunal competente no caso de ser intentada uma ação por danos contra uma transportadora aérea, abrangida pelo âmbito de aplicação desse instrumento.

2. No essencial, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta ao Tribunal de Justiça de que forma a referida convenção se articula com o Regulamento (UE) n.º 1215/2012<sup>3</sup>, que rege, nomeadamente, a competência judiciária no domínio por ele abrangido<sup>4</sup>, quando seja intentada por passageiros dos transportes aéreos uma ação destinada a obter indemnizações de natureza diferente.

1 Língua original: francês.

2 JO 2001, L 194, p. 39. Esta convenção, celebrada em Montreal em 28 de maio de 1999, foi aprovada em nome da Comunidade Europeia pela Decisão 2001/539/CE do Conselho, de 5 de abril de 2001 (JO 2001, L 194, p. 38).

3 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).

4 Saliente que as questões prejudiciais dizem respeito ao 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), mas que o Regulamento n.º 1215/2012 é aplicável ao litígio no processo principal (v. n.º 16 das presentes conclusões).

3. Este pedido foi apresentado no quadro de um litígio transfronteiriço que opõe uma companhia aérea a vários passageiros a propósito dos montantes que estes reclamam quer a título de indemnizações uniformes previstas no Regulamento (CE) n.º 261/2004<sup>5</sup> quer a título de ressarcimento individualizado dos danos que lhes foram causados pelo cancelamento de um voo de ida e pelo atraso de um voo de regresso, ambos operados pela referida companhia.

4. Em primeiro lugar, o Tribunal de Justiça pronunciar-se-á sobre se, em tais circunstâncias, o órgão jurisdicional competente em razão do território deve ser determinado por aplicação do artigo 33.º da Convenção de Montreal e/ou do artigo 7.º, ponto 1, do Regulamento n.º 1215/2012. Pelos motivos e nas condições que serão expostos *infra*, sou a favor da aplicação distributiva desses dois instrumentos, em função do objeto dos pedidos em causa.

5. Em segundo lugar, na hipótese de o artigo 33.º da Convenção de Montreal ser declarado aplicável num caso como o que está em apreço, como tenciono propor, o Tribunal de Justiça deverá pronunciar-se sobre a questão de saber se essa disposição deve ser interpretada no sentido de que impõe a repartição da competência judiciária apenas ao nível internacional, entre os Estados em causa, ou igualmente ao nível interno, entre os órgãos jurisdicionais de um determinado Estado. Optarei por esta última interpretação.

6. Em terceiro lugar, caso seja decidido que o artigo 33.º da Convenção de Montreal não indica o órgão jurisdicional competente em razão do território igualmente ao nível interno, o Tribunal de Justiça é então convidado a esclarecer se essa disposição deve ser aplicada de forma exclusiva ou conjuntamente com o artigo 7.º, ponto 1, do Regulamento n.º 1215/2012 para identificar esse órgão jurisdicional. Tendo em conta as respostas que, na minha opinião, devem ser dadas às duas questões prejudiciais anteriores, considero que o Tribunal de Justiça não terá de se pronunciar sobre a terceira questão, que é submetida apenas a título subsidiário.

## II. Quadro jurídico

### A. *Convenção de Montreal*

7. A Convenção de Montreal entrou em vigor, no que concerne à União Europeia, em 28 de junho de 2004.

8. O preâmbulo dessa convenção dispõe, no seu terceiro parágrafo, que os Estados Partes nessa convenção «reconhec[em] a importância de assegurar a proteção dos interesses dos utilizadores do transporte aéreo internacional, bem como a necessidade de uma indemnização equitativa com base no princípio da restituição». Além disso, de acordo com o seu quinto parágrafo, «uma ação coletiva dos Estados atinente a uma maior harmonização e codificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional através da celebração de uma nova Convenção constitui o meio mais adequado de alcançar um justo equilíbrio de interesses».

9. No capítulo III da referida convenção, com a epígrafe «Responsabilidade da transportadora e limites da indemnização por danos», o seu artigo 19.º, com a epígrafe «Atrasos», prevê que «[a] transportadora é responsável pelo dano resultante de atraso no transporte aéreo de passageiros, bagagens ou mercadorias. Não obstante, a transportadora não será responsável pelo dano resultante de atraso se provar que ela ou os seus trabalhadores ou agentes adotaram todas as medidas que poderiam razoavelmente ser exigidas para evitar o dano ou que lhes era impossível adotar tais medidas».

<sup>5</sup> 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).

10. No mesmo capítulo III, o artigo 33.º, com a epígrafe «Jurisdição», dispõe, nos seus n.ºs 1 e 4:

«1. A ação por danos deve ser intentada, à escolha do autor, no território de um dos Estados Partes, seja perante o tribunal da sede da transportadora, do estabelecimento principal desta ou do estabelecimento em que tenha sido celebrado o contrato, seja perante o tribunal do local de destino.

[...]

4. As questões processuais serão reguladas pela lei do Tribunal que conhece a ação.»

## ***B. Direito da União***

### *1. Regulamento n.º 261/2004*

11. O artigo 1.º do Regulamento n.º 261/2004, com a epígrafe «Objeto», prevê, no seu n.º 1, alíneas b) e c), que esse regulamento «estabelece, nas condições a seguir especificadas, os direitos mínimos dos passageiros, [nomeadamente] em caso de [c]ancelamento de voos [e de] [a]traso de voos».

12. O artigo 5.º desse regulamento, com a epígrafe «Cancelamento», dispõe, nos seus n.ºs 1 e 2:

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

- a) Receber da transportadora aérea operadora assistência nos termos do artigo 8.º; e
- b) Receber da transportadora aérea operadora assistência nos termos da alínea a) do n.º 1 e do n.º 2 do artigo 9.º, bem como, em caso de reencaminhamento quando a hora de partida razoavelmente prevista do novo voo for, pelo menos, o dia após a partida que estava programada para o voo cancelado, a assistência especificada nas alíneas b) e c) do n.º 1 do artigo 9.º; e
- c) Receber da transportadora aérea operadora indemnização nos termos do artigo 7.º [...].

2. Ao informar os passageiros do cancelamento, devem ser prestados esclarecimentos sobre eventuais transportes alternativos.»

13. O artigo 7.º do mesmo regulamento, com a epígrafe «Direito a indemnização», prevê, no seu n.º 1, alínea a), que «os passageiros devem receber uma indemnização no valor de [...] 250 euros para todos os voos até 1500 quilómetros», nas condições indicadas nesse artigo.

14. O artigo 9.º do referido regulamento, com a epígrafe «Direito a assistência», dispõe, nos seus n.ºs 1 e 2:

«1. Em caso de remissão para o presente artigo, devem ser oferecidos a título gratuito aos passageiros:

- a) Refeições e bebidas em proporção razoável com o tempo de espera;
- b) Alojamento em hotel:
  - caso se torne necessária a estadia por uma ou mais noites, ou
  - caso se torne necessária uma estadia adicional à prevista pelo passageiro;
- c) Transporte entre o aeroporto e o local de alojamento (hotel ou outro).

2. Além disso, devem ser oferecidas aos passageiros, a título gratuito, duas chamadas telefónicas, telexes, mensagens via fax ou mensagens por correio eletrónico.»

15. O artigo 12.º do Regulamento n.º 261/2004, com a epígrafe «Indemnização suplementar», dispõe, no seu n.º 1, que esse regulamento «aplica-se sem prejuízo dos direitos dos passageiros a uma indemnização suplementar. A indemnização concedida ao abrigo do [referido] regulamento pode ser deduzida dessa indemnização».

## 2. Regulamento n.º 1215/2012

16. O Regulamento n.º 1215/2012 é aplicável *ratione temporis* ao litígio no processo principal, em conformidade com o seu artigo 66.º, n.º 1, uma vez que a ação que corre os seus termos no órgão jurisdicional de reenvio foi intentada após 10 de janeiro de 2015<sup>6</sup>.

17. No capítulo II do Regulamento n.º 1215/2012, com a epígrafe «Competência», na secção 2, com a epígrafe «Competências especiais», o seu artigo 7.º, n.º 1, alíneas a) e b), prevê que «[a]s pessoas domiciliadas num Estado-Membro podem ser demandadas noutro Estado-Membro:

- 1) a) Em matéria contratual, perante o tribunal do lugar onde foi ou deva ser cumprida a obrigação em questão;
- b) Para efeitos da presente disposição e salvo convenção em contrário, o lugar de cumprimento da obrigação em questão será [...] no caso da prestação de serviços, o lugar num Estado-Membro onde, nos termos do contrato, os serviços foram ou devam ser prestados.»

18. Na secção 4 do mesmo capítulo, com a epígrafe «Competência em matéria de contratos de consumo», o artigo 17.º desse regulamento prevê, no seu n.º 3, que a referida secção «não se aplica ao contrato de transporte, com exceção dos contratos de fornecimento de uma combinação de viagem e alojamento por um preço global».

19. No capítulo VII do referido regulamento, com a epígrafe «Relação com outros instrumentos», o artigo 67.º dispõe que esse instrumento «não prejudica a aplicação das disposições que, em matérias específicas, regulam a competência judiciária, o reconhecimento e a execução de decisões, contidas nos atos da União ou nas leis nacionais harmonizadas nos termos desses atos».

20. No mesmo capítulo VII, o artigo 71.º do mesmo regulamento prevê, no seu n.º 1, que esse instrumento «não prejudica as convenções em que os Estados-Membros são partes e que, em matérias especiais, regulem a competência judiciária, o reconhecimento ou a execução de decisões».

## III. Litígio no processo principal, questões prejudiciais e processo no Tribunal de Justiça

21. Adriano Guaitoli, Alessandro Celano Tomassoni, Mario Giuli, Concepción Casan Rodriguez, Antonia Cirilli, Lucia Cortini e Patrizia Padroni (a seguir «A. Guaitoli e o.») adquiriram bilhetes de avião para voos de ida e volta entre Fiumicino (Itália) e Corfu (Grécia), operados pela easyJet Airline Company Ltd (a seguir «easyJet»), transportadora aérea com sede em Luton (Reino Unido).

<sup>6</sup> V. n.º 24 das presentes conclusões.

22. O voo de ida de A. Guaitoli e o., previsto para 4 de agosto de 2015, às 20h20m, sofreu um atraso crescente e acabou por ser cancelado e reagendado para o dia seguinte, às 16h45m. Durante o período de espera, A. Guaitoli e o. não receberam qualquer proposta de embarque num voo de outra companhia, nem qualquer oferta de uma refeição ou de outra forma de assistência, nem qualquer reembolso ou indemnização, apesar do pedido formal apresentado nesse sentido à easyJet.

23. O seu voo de regresso, previsto para 14 de agosto de 2015, às 23h25m, sofreu igualmente um atraso considerável, de duração não especificada na decisão de reenvio.

24. Em 28 de junho de 2016, A. Guaitoli e o. intentaram uma ação no Tribunale ordinario di Roma (Tribunal Ordinário de Roma), em cuja circunscrição residem, com vista a obter, com base nos artigos 5.º, 7.º, 9.º e 12.º do Regulamento n.º 261/2004, a condenação da easyJet a pagar-lhes uma indemnização fixa pelos danos resultantes do cancelamento do voo de ida e do atraso do voo de regresso, a reembolsá-los das despesas indevidamente suportadas e a atribuir-lhes uma indemnização suplementar pelos danos materiais e morais que sofreram<sup>7</sup>.

25. Em sua defesa, a easyJet suscitou, a título preliminar, duas exceções de incompetência. Quanto à primeira, relativa ao valor da causa, o Tribunale ordinario di Roma (Tribunal Ordinário de Roma) julgou-a improcedente. Quanto à segunda, relativa à competência judiciária em razão do território, o referido tribunal considerou que havia que determinar as regras aplicáveis, em especial tendo em conta a articulação entre o artigo 33.º da Convenção de Montreal e o artigo 5.º do Regulamento n.º 44/2001 (atualmente artigo 7.º do Regulamento n.º 1215/2012), bem como o eventual âmbito de aplicação das regras nacionais relativas à competência judiciária, esclarecendo que a residência dos demandantes no processo principal se situa na sua própria circunscrição, enquanto o aeroporto de Fiumicino se situa na circunscrição do Tribunale di Civitavecchia (Tribunal de Civitavecchia, Itália).

26. Neste contexto, por decisão de 26 de fevereiro de 2018, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 26 de março de 2018, o Tribunale ordinario di Roma (Tribunal Ordinário de Roma) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

- «1) Quando uma parte, tendo sofrido o atraso ou o cancelamento de um voo, requer conjuntamente, além das indemnizações fixas e uniformizadas referidas nos artigos 5.º, 7.º e 9.º do Regulamento n.º 261/2004, o ressarcimento do dano na aceção do artigo 12.º do referido regulamento, deve aplicar-se o artigo 33.º da Convenção de Montreal, ou a “competência [judiciária]” (quer internacional quer interna) deve ser regulada pelo artigo 5.º do Regulamento n.º 44/2001?
- 2) Na primeira hipótese referida na primeira questão, deve o artigo 33.º da Convenção de Montreal ser interpretado no sentido de que regula apenas a repartição da [competência judiciária] entre os Estados, ou no sentido de que regula também a competência [judiciária interna em razão do território] em cada Estado?

<sup>7</sup> Mais precisamente, de acordo com este órgão jurisdicional, A. Guaitoli e o. pedem que a easyJet seja condenada, de acordo com o disposto nos «artigos 5.º, 7.º, 9.º e 12.º do Regulamento [n.º 261/2004 — a pagar-lhes, por um lado,] as *compensações*, o *reembolso das despesas* e a indemnização *dos danos ulteriores* resultantes do *cancelamento do voo [de ida]* (quantificados para cada um em 815 euros), bem como [, por outro,] as *compensações* devidas pelo *atraso do voo [de regresso]* (correspondentes a 250 euros para cada um dos demandantes) e, em consequência, [...] a pagar-lhes o montante total de 7 455 euros (correspondente a 1 065 [euros] para cada um dos demandantes), mais a indemnização dos *danos morais* a fixar pela via da equidade». Os interessados «incluem, entre os alegados *danos* cuja indemnização requerem (*para além das compensações fixas*) pelo *cancelamento do voo de ida*, as *despesas* suportadas com o transporte de e para o aeroporto, com as refeições e com o alojamento não utilizado, o *custo* diário do cruzeiro reservado, com partida de Corfu, pelo dia pago mas perdido, bem como o montante de 200 euros por pessoa para *ressarcimento* do dia de férias perdido e o *dano moral* a fixar pela via da equidade» (o sublinhado é meu).



3) Na primeira hipótese referida na segunda questão, deve entender-se que a aplicação do artigo 33.º da Convenção de Montreal é “exclusiva” e se opõe à aplicação do artigo 5.º do Regulamento n.º 44/2001, ou as duas disposições podem ser aplicadas conjuntamente de modo a que se determine diretamente quer o Estado com [competência judiciária] quer o órgão jurisdicional com competência [interna em razão do território]?»

27. Foram apresentadas ao Tribunal de Justiça observações escritas por A. Guaitoli e o., pela easyJet, pelo Governo italiano e pela Comissão Europeia. Não foi realizada audiência de alegações.

#### IV. Apreciação

##### A. Observações preliminares

28. Antes de analisar o mérito das três questões submetidas pelo órgão jurisdicional de reenvio, tal como exposto *supra*<sup>8</sup>, considero útil referir considerações decorrentes da jurisprudência do Tribunal de Justiça que dizem respeito a todas essas questões.

29. Antes de mais, quanto à interpretação da Convenção de Montreal, recorro que as disposições desta são parte integrante da ordem jurídica da União<sup>9</sup>, pelo que o Tribunal de Justiça é competente para se pronunciar sobre a sua interpretação, no respeito pelas regras do direito internacional que se impõem à União, em especial pelo artigo 31.º da Convenção de Viena<sup>10</sup>, de acordo com o qual um tratado deve ser interpretado de boa-fé, de acordo com o sentido comum a atribuir aos termos do tratado no seu contexto e à luz dos respetivos objeto e fim<sup>11</sup>. Além disso, tendo em conta o objeto da Convenção de Montreal, que é unificar as regras relativas ao transporte aéreo internacional, o Tribunal de Justiça já decidiu que os conceitos que constam dessa convenção sem serem por ela definidos, «devem ser objeto de uma interpretação uniforme e autónoma, não obstante os diferentes sentidos atribuídos a estes conceitos no direito interno dos Estados partes nesta Convenção»<sup>12</sup>.

30. Em seguida, sublinho que ainda que o órgão jurisdicional de reenvio tenha referido formalmente o artigo 5.º do Regulamento n.º 44/2001 em toda a sua decisão e, em especial, nas suas primeira e terceira questões prejudiciais, importa referir as disposições de teor equivalente constantes do artigo 7.º do Regulamento n.º 1215/2012<sup>13</sup>, que é aplicável *ratione temporis* no caso em apreço<sup>14</sup>. A este respeito, sublinho que é jurisprudência constante que o Tribunal de Justiça pode ser levado a tomar em consideração, tendo em vista dar uma resposta útil aos juízes nacionais, normas do direito da União às quais estes não tenham feito referência no enunciado das questões prejudiciais<sup>15</sup>.

8 V. n.ºs 1 e segs. das presentes conclusões.

9 A contar da data de entrada em vigor recordada no n.º 7 das presentes conclusões.

10 Convenção sobre o Direito dos Tratados, celebrada em Viena em 23 de maio de 1969 (Coletânea de Tratados das Nações Unidas, vol. 1155, p. 331).

11 V., nomeadamente, Acórdãos de 22 de novembro de 2012, Espada Sánchez e o. (C-410/11, EU:C:2012:747, n.ºs 20 a 22); de 17 de fevereiro de 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, n.ºs 23 e 24); e de 12 de abril de 2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, n.ºs 19 a 22).

12 V., neste sentido, Acórdão de 6 de maio de 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, n.ºs 21 e 22). V., igualmente, por analogia, no que diz respeito a conceitos constantes do Regulamento n.º 44/2001, Acórdãos de 16 de maio de 2013, Melzer (C-228/11, EU:C:2013:305, n.ºs 34 e segs.), e de 7 de março de 2018, flightright e o. (C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, n.ºs 56 e 58). Voltarei às implicações desta jurisprudência no caso em apreço nos n.ºs 58 e segs. das presentes conclusões.

13 Quanto à semelhança existente entre as redações destes dois artigos, em especial no que diz respeito ao seu n.º 1, e quanto ao facto de a interpretação fornecida pelo Tribunal de Justiça relativamente às disposições do Regulamento n.º 44/2001 ser igualmente válida para as disposições equivalentes do Regulamento n.º 1215/2012, v., nomeadamente, Acórdãos de 15 de junho de 2017, Kareda (C-249/16, EU:C:2017:472, n.ºs 8 e 27); de 7 de março de 2018, flightright e o. (C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, n.ºs 13, 57, 61, 70 e 78); e de 15 de novembro de 2018, Kuhn (C-308/17, EU:C:2018:911, n.º 31).

14 V., igualmente, n.º 16 das presentes conclusões.

15 V., nomeadamente, Acórdãos de 22 de outubro de 2015, Impresa Edilux e SICEF (C-425/14, EU:C:2015:721, n.º 20), e de 19 de dezembro de 2018, AREX CZ (C-414/17, EU:C:2018:1027, n.ºs 34 e 35).

31. Feitas estas observações de âmbito geral, importa agora analisar sucessivamente cada uma das questões submetidas no presente processo.

***B. Quanto à articulação entre a Convenção de Montreal e o Regulamento n.º 1215/2012 em caso de ação de indemnização abrangida tanto por essa Convenção como pelo Regulamento n.º 261/2004 (primeira questão)***

*1. Quanto ao objeto da primeira questão prejudicial*

32. No essencial, a primeira questão prejudicial convida o Tribunal de Justiça a declarar se, no caso de um passageiro cujo voo internacional tenha sofrido um atraso ou um cancelamento intentar uma ação judicial com vista a obter, não apenas a indemnização fixa e o reembolso das despesas previstos nos artigos 5.º, 7.º e 9.º do Regulamento n.º 261/2004, mas igualmente a indemnização suplementar na aceção do artigo 12.º do mesmo regulamento<sup>16</sup>, o órgão jurisdicional competente *ratione loci* deve ser identificado por aplicação do artigo 33.º da Convenção de Montreal e/ou do artigo 7.º do Regulamento n.º 1215/2012.

33. Propondo uma resposta comum às três questões prejudiciais, A. Guaitoli e o. afirmam que tanto o artigo 33.º da Convenção de Montreal como o artigo 7.º do Regulamento n.º 1215/2012 estabelecem apenas os critérios de conexão que permitem determinar o Estado-Membro no qual o litígio deve ser decidido, e não o órgão jurisdicional competente em razão do território<sup>17</sup>. Em contrapartida, a easyJet sustenta que o artigo 33.º dessa convenção deve ser tomado em consideração de cada vez que um passageiro peça o ressarcimento do dano resultante do atraso de um voo com base nessa convenção. De acordo com o Governo italiano, a competência do tribunal chamado a decidir deve ser apreciada por aplicação, por um lado, do Regulamento n.º 1215/2012 quanto ao pedido de indemnização com base no Regulamento n.º 261/2004 e, por outro, da Convenção de Montreal quanto ao pedido de ressarcimento dos danos decorrentes do incumprimento do contrato de transporte em causa. De igual modo, a Comissão considera que a competência judiciária deve ser regulada, por um lado, pelo artigo 7.º, ponto 1, alínea b), do Regulamento n.º 1215/2012 no que diz respeito à parte da ação destinada a obter as indemnizações que resultam do Regulamento n.º 261/2004 e, por outro, pelo artigo 33.º da Convenção de Montreal no que diz respeito à parte da ação destinada a obter, além disso, uma indemnização suplementar pelos danos resultantes de um atraso e abrangidos pelo âmbito de aplicação dessa convenção.

34. Partilho destes últimos pontos de vista. Antes de explicar como se deve, na minha opinião, num processo como o processo principal, fazer uma aplicação distributiva das regras de competência previstas, respetivamente, no Regulamento n.º 1215/2012 e no artigo 33.º da Convenção de Montreal, considero indispensável recordar a forma como se articulam as normas de direito substantivo relativas à responsabilidade das transportadoras aéreas, constantes, respetivamente, do Regulamento n.º 261/2004 e dessa convenção. De facto, é da conjugação dos regimes de responsabilidade previstos nestes dois instrumentos que decorre, na minha opinião, correlativamente, a necessidade de aplicar, de forma paralela, as regras de competência estabelecidas no Regulamento n.º 1215/2012 e as estabelecidas no artigo 33.º da referida convenção.

<sup>16</sup> Quanto ao conteúdo preciso dos vários pedidos submetidos ao órgão jurisdicional de reenvio, v. nota 7 das presentes conclusões.

<sup>17</sup> A meu ver, esta argumentação é mais relevante para a segunda questão prejudicial, que será analisada nos n.ºs 53 e segs. das presentes conclusões, do que para a primeira questão.

2. Quanto aos dois regimes jurídicos de responsabilidade da transportadora aérea aplicáveis num litígio como o que está em causa no processo principal

35. Como refere a maioria dos interessados que apresentaram observações no presente processo, decorre de jurisprudência constante do Tribunal de Justiça que existem dois regimes de responsabilidade da transportadora aérea em relação aos passageiros, o primeiro, baseado no Regulamento n.º 261/2004 e, o segundo, baseado na Convenção de Montreal, podendo tanto um como o outro ser aplicados no litígio no processo especial.

36. Recordo que o Tribunal de Justiça decidiu reiteradamente que os direitos baseados, respetivamente, nas disposições do Regulamento n.º 261/2004 e nas da Convenção de Montreal são regulados por «quadros regulamentares» diferentes. O Tribunal de Justiça realçou que o Regulamento n.º 261/2004 instaura um regime de reparação uniforme e imediata<sup>18</sup> dos danos constituídos pelos inconvenientes devidos aos atrasos e cancelamentos dos voos, o qual se inscreve a montante do dispositivo previsto na Convenção de Montreal e, portanto, é autónomo em relação ao regime resultante da mesma<sup>19</sup>.

37. Diferentemente das disposições do Regulamento n.º 261/2004, os artigos 19.º e seguintes da Convenção de Montreal fixam as condições nas quais, em caso de atraso de um voo, os passageiros em causa podem propor ações judiciais com vista a obter o ressarcimento dos danos, sob a forma de ações de indemnização, o que exige a apreciação caso a caso da extensão dos danos causados e, conseqüentemente, só pode ser objeto de indemnização *a posteriori* e individualizada<sup>20</sup>.

38. O artigo 1.º do Regulamento n.º 261/2004 sublinha o carácter mínimo dos direitos que este institui em benefício dos passageiros de transporte aéreo. Além disso, o seu artigo 12.º prevê, por um lado, que esse regulamento se aplica sem prejuízo dos direitos dos passageiros a uma indemnização suplementar ao abrigo de outros instrumentos<sup>21</sup> e, por outro, que a indemnização concedida ao abrigo do referido regulamento pode ser deduzida dessa indemnização<sup>22</sup>. Assim, um juiz nacional tem a faculdade de condenar a transportadora aérea a indemnizar os passageiros pela totalidade dos danos sofridos em consequência do incumprimento, por parte desta, das respetivas obrigações contratuais, com base num fundamento jurídico diferente do Regulamento n.º 261/2004, nomeadamente por aplicação da Convenção de Montreal ou de normas de direito nacional<sup>23</sup>. O Tribunal de Justiça esclareceu que, tal como sucede ao abrigo das disposições do capítulo III da referida convenção, o dano passível de indemnização «suplementar» por aplicação do artigo 12.º do referido regulamento pode ser um dano de natureza quer material quer moral<sup>24</sup>.

18 Ou seja, sem que os passageiros tenham de suportar os inconvenientes inerentes à necessidade de intentar uma ação de indemnização num órgão jurisdicional nacional.

19 V., nomeadamente, Acórdãos de 9 de julho de 2009, *Rehder* (C-204/08, EU:C:2009:439, n.º 27); de 23 de outubro de 2012, *Nelson e o.* (C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, n.ºs 46, 49 a 55, 57 e 74); de 22 de novembro de 2012, *Cuadrench Moré* (C-139/11, EU:C:2012:741, n.º 32); e de 10 de março de 2016, *Flight Refund* (C-94/14, EU:C:2016:148, n.º 46).

20 V., nomeadamente, Acórdãos de 10 de janeiro de 2006, *IATA e ELFAA* (C-344/04, EU:C:2006:10, n.ºs 42 e segs.); de 10 de julho de 2008, *Emirates Airlines* (C-173/07, EU:C:2008:400, n.º 42); e de 22 de dezembro de 2008, *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771, n.º 32). A este respeito, v., *Grigorieff, C.-L.*, «Le régime d'indemnisation de la convention de Montréal», *Revue européenne de droit de la consommation*, 2012, n.º 4, pp. 670 e segs.

21 Sublinho que o artigo 12.º do Regulamento n.º 261/2004 não tem por objeto constituir, em si mesmo, um fundamento jurídico que permita obter uma reparação, mas clarificar a articulação entre as indemnizações devidas ao abrigo desse regulamento e as que podem ser requeridas por outras vias.

22 Daqui decorre que os passageiros podem beneficiar simultaneamente da indemnização uniforme prevista nas disposições do Regulamento n.º 261/2004 e do ressarcimento do seu dano efetivo ao abrigo de outras disposições, sem que, contudo, seja permitida uma sobrecompensação.

23 V. Acórdãos de 10 de janeiro de 2006, *IATA e ELFAA* (C-344/04, EU:C:2006:10, n.º 47), e de 13 de outubro de 2011, *Sousa Rodríguez e o.* (C-83/10, EU:C:2011:652, n.ºs 37 e 38).

24 V. Acórdãos de 6 de maio de 2010, *Walz* (C-63/09, EU:C:2010:251, n.ºs 29 e 39), e de 13 de outubro de 2011, *Sousa Rodríguez e o.* (C-83/10, EU:C:2011:652, n.º 41).



39. Mais concretamente, no caso em apreço, é ponto assente que o direito a uma indemnização fixa e uniformizada do passageiro na sequência do cancelamento ou do atraso considerável de um voo, com base nos artigos 5.º a 7.º do Regulamento n.º 261/2004<sup>25</sup>, constitui um direito independente do ressarcimento individualizado do dano causado pelo atraso de um voo que pode ser pedido no quadro do artigo 19.º da Convenção de Montreal<sup>26</sup>.

40. Além disso, o Tribunal de Justiça decidiu que, quando uma transportadora aérea não cumpra as obrigações de assistência que lhe incumbem por força do artigo 5.º, n.º 1, alínea b), e do artigo 9.º do Regulamento n.º 261/2004, um passageiro pode pedir uma indemnização com base nessas disposições, sem que tal pedido de respeito pelo equivalente das referidas obrigações possa ser entendido no sentido de que visa obter uma indemnização que se destina a compensar, a título de ressarcimento individualizado, um dano resultante do cancelamento do voo em causa nas condições previstas na Convenção de Montreal. De facto, não se pode considerar que as pretensões dos passageiros dos transportes aéreos baseadas nos direitos que lhes são conferidos pelo referido regulamento são abrangidas por uma «indemnização suplementar» na aceção do artigo 12.º deste<sup>27</sup>.

41. Após este recordatório necessário dos principais ensinamentos da jurisprudência relativa à articulação entre as regras substantivas constantes, respetivamente, do Regulamento n.º 261/2004 e da Convenção de Montreal, importa agora abordar a questão de saber que disposições devem ser aplicadas a fim de identificar o órgão jurisdicional competente para analisar os vários pedidos formulados no processo principal, os quais apresentam a particularidade de ser abrangidos simultaneamente pelo Regulamento n.º 261/2004 e pela Convenção de Montreal.

### *3. Quanto às regras de competência aplicáveis em função do fundamento dos vários pedidos formulados a título da responsabilidade da transportadora aérea*

42. Pelos fundamentos que se seguem, considero que, no caso de uma ação de indemnização de natureza mista, como a que está em causa no litígio no processo principal, o órgão jurisdicional competente deve ser determinado, por um lado, com base nas disposições relevantes do Regulamento n.º 1215/2012 quanto aos pedidos regidos pelo Regulamento n.º 261/2004 e, por outro, com base no artigo 33.º da Convenção de Montreal quanto aos pedidos regidos por esta convenção. Além disso, abordarei as consequências práticas da interpretação assim proposta.

#### *a) Quanto às regras de competência aplicáveis aos pedidos abrangidos pelo Regulamento n.º 261/2004*

43. O Tribunal de Justiça já afirmou que, «na medida em que 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, as regras de competência internacional previstas nesta convenção não são aplicáveis aos pedidos apresentados *com base apenas no Regulamento*

25 Observo que decorre da decisão de reenvio que o voo de regresso dos demandantes no processo principal sofreu um atraso considerável, mas estes não invocaram expressamente o artigo 6.º do Regulamento n.º 261/2004, que prevê o direito a assistência por parte da transportadora aérea em tal situação. Além disso, o Tribunal de Justiça interpretou os artigos 5.º, 6.º e 7.º do mesmo regulamento «no sentido de que os passageiros de voos atrasados podem ser equiparados aos passageiros de voos cancelados [e] assim, invocar o direito a indemnização previsto no artigo 7.º desse regulamento, quando o tempo que perderam por causa de um voo atrasado seja igual ou superior a três horas» (v., nomeadamente, Acórdãos de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o., C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, n.º 69, e de 26 de fevereiro de 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, n.º 32).

26 V., nomeadamente, Acórdãos de 9 de julho de 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, n.º 27); de 22 de novembro de 2012, Cuadrench Moré (C-139/11, EU:C:2012:741, n.º 28), e de 10 de março de 2016, Flight Refund (C-94/14, EU:C:2016:148, n.º 45).

27 V. Acórdãos de 13 de outubro de 2011, Sousa Rodríguez e o. (C-83/10, EU:C:2011:652, n.ºs 38, 42 a 44 e 46), e de 31 de janeiro de 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, n.ºs 19 a 24).

n.º 261/2004, os quais devem ser examinados à luz do Regulamento n.º 44/2001»<sup>28</sup>. A fórmula que coloquei em itálico podia permitir pensar, como refere o órgão jurisdicional de reenvio, que essa análise porventura apenas era válida para as ações exclusivamente baseadas nas disposições do Regulamento n.º 261/2004.

44. Contudo, as considerações efetuadas nessa jurisprudência são, na minha opinião, relevantes *mutatis mutandis* no que diz respeito a um litígio como o que está em causa no processo principal, no qual as pretensões dos demandantes se baseiam *simultaneamente*, em parte, nas disposições do Regulamento n.º 261/2004 e, em parte, noutras regras jurídicas. De facto, a existência de quadros regulamentares diferentes implica igualmente, neste caso, que se apliquem regras de competência internacional diferentes aos direitos conferidos, respetivamente, pelo Regulamento n.º 261/2004 e pela Convenção de Montreal<sup>29</sup>.

45. Daqui decorre, na minha opinião, que a competência internacional de um órgão jurisdicional de um Estado-Membro para se pronunciar sobre a primeira parte das referidas pretensões depende das disposições relevantes do Regulamento n.º 44/2001, ou melhor, no caso em apreço, do Regulamento n.º 1215/2012, que é aplicável *ratione temporis*, e não do artigo 33.º da referida convenção. Por outras palavras, considero que, quanto aos pedidos destinados a obter uma indemnização fixa e o reembolso de despesas que têm como fundamento jurídico as disposições do Regulamento n.º 261/2004, o órgão jurisdicional no qual a ação é intentada deve apreciar a sua própria competência à luz do Regulamento n.º 1215/2012 e, mais concretamente, no litígio em causa no processo principal, à luz dos artigos 4.º e 7.º deste<sup>30</sup>.

46. Recordo que, de acordo com o artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento n.º 1215/2012, um requerido domiciliado no território de um Estado-Membro pode ser demandado nos órgãos jurisdicionais desse Estado-Membro. Contudo, o artigo 7.º, ponto 1, desse regulamento contém uma regra de competência especial em matéria contratual que permite ao demandante optar por outro elemento de conexão, designadamente o lugar onde foi ou deva ser cumprida a obrigação em questão, que se considera ser, de acordo com o referido ponto 1, alínea b), o lugar onde o serviço em causa foi ou deva ser prestado. Como recorda o órgão jurisdicional de reenvio na sua primeira questão prejudicial, o Tribunal de Justiça decidiu que esta regra determina o órgão jurisdicional competente tanto ao nível internacional como ao nível interno<sup>31</sup>. No que diz respeito, em especial, aos serviços de transporte aéreo internacional, o Tribunal de Justiça interpretou a referida disposição no sentido de que o demandante pode escolher entre o tribunal em cuja circunscrição se situa o lugar de partida ou o lugar de chegada do avião, tal como esses lugares estão estipulados no contrato em causa<sup>32</sup>.

28 V. Acórdãos de 9 de julho de 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, n.ºs 27 e 28), e de 10 de março de 2016, Flight Refund (C-94/14, EU:C:2016:148, n.ºs 43 e 46).

29 Quanto à aplicação de regras de competência diferentes em função da regra material em que o demandante se baseia, v., por analogia, tratando-se de uma ação de responsabilidade em «matéria contratual» e/ou em «matéria extracontratual» na aceção do artigo 5.º do Regulamento n.º 44/2001, as Conclusões que apresentei no processo Bosworth e Hurley (C-603/17, EU:C:2019:65, n.ºs 70 a 90).

30 Esclareço que, de acordo com o artigo 17.º, n.º 3, do Regulamento n.º 1215/2012, as regras de competência especiais a favor dos consumidores aí previstas, que permitem, nomeadamente, intentar uma ação contra a pessoa com atividade profissional «no tribunal do lugar onde o consumidor tiver domicílio», não são aplicáveis quando o serviço adquirido consista, como sucede no litígio em causa no processo principal, num voo que não combina uma viagem e alojamento por um preço global (v., igualmente, Acórdão de 11 de abril de 2019, Ryanair, C-464/18, EU:C:2019:311, n.º 28).

31 V. Acórdão de 3 de maio de 2007, Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262, n.º 30).

32 V., nomeadamente, Acórdãos de 7 de março de 2018, flightright e o. (C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, n.ºs 67 e 68), e de 11 de julho de 2018, Zurich Insurance e Metso Minerals (C-88/17, EU:C:2018:558, n.ºs 15 a 18).

*b) Quanto às regras de competência aplicáveis aos pedidos abrangidos pela Convenção de Montreal*

47. À semelhança da *easyJet*, do Governo italiano e da Comissão, considero que, no que diz respeito às ações baseadas na Convenção de Montreal ou, mais exatamente, no caso em apreço, aos pedidos abrangidos pelo âmbito de aplicação dessa convenção, as regras de competência aplicáveis são as que constam do artigo 33.º desta<sup>33</sup>.

48. De facto, a aplicação do artigo 33.º da Convenção de Montreal é possível à luz das disposições do Regulamento n.º 1215/2012 que regem as relações com os outros instrumentos que regulam a competência judiciária no território da União, designadamente o artigo 67.º e o artigo 71.º, n.º 1, desse regulamento. Estes permitem a aplicação de regras de competência judiciária relativas a matérias especiais, entre as quais figura indubitavelmente o transporte aéreo, constantes, respetivamente, de atos da União ou de convenções nas quais os Estados-Membros são Partes. Ora, a Convenção de Montreal tornou-se parte integrante da ordem jurídica da União<sup>34</sup> e beneficia mesmo de primazia, nos domínios abrangidos pelo seu próprio âmbito de aplicação, sobre os atos de direito derivado da União, como o Regulamento n.º 261/2004<sup>35</sup>.

49. Assim, considero que, perante uma ação intentada, em parte, nos termos das disposições da Convenção de Montreal e, mais concretamente, do seu artigo 19.º relativo ao ressarcimento de danos resultantes do atraso de um voo<sup>36</sup>, o órgão jurisdicional no qual a ação é intentada deve determinar a sua competência para se pronunciar sobre essa parte da ação à luz do artigo 33.º de referida convenção, que permite ao autor optar por intentar a ação contra a transportadora aérea em causa, no território de um dos Estados Partes, seja no tribunal em cuja circunscrição está situada a sede dessa transportadora ou outro elemento de conexão equiparado<sup>37</sup>, seja no tribunal em cuja circunscrição se situa o lugar de destino do voo em causa.

*c) Quanto às consequências práticas da interpretação proposta*

50. Resulta das considerações que antecedem que, no quadro de uma ação de responsabilidade de uma transportadora aérea como a que está em causa no processo principal, o órgão jurisdicional no qual a ação é intentada deve, na minha opinião, apreciar a sua própria competência efetuando uma aplicação distributiva, por um lado, do artigo 4.º, n.º 1, lido em conjugação com o artigo 7.º, ponto 1, do Regulamento n.º 1215/2012 quanto aos pedidos baseados nas disposições do Regulamento n.º 261/2004 e, por outro, do artigo 33.º da Convenção de Montreal quanto aos pedidos abrangidos pelo artigo 19.º desta.

51. Sublinho que, na hipótese de o Tribunal de Justiça adotar a interpretação aqui proposta, o risco de dispersão, entre órgãos jurisdicionais de Estados diferentes, da competência judiciária para decidir tal ação de natureza híbrida é, na minha opinião, relativamente limitado na prática. De facto, pode observar-se que existem dois critérios de atribuição de competência judiciária que são comuns ao Regulamento n.º 1215/2012 e à Convenção de Montreal, designadamente, não apenas o lugar do

33 V., igualmente, neste sentido, Conclusões apresentadas pelo advogado-geral M. Szpunar no processo Prüller-Frey (C-240/14, EU:C:2015:325, n.º 29), e Conclusões apresentadas pela advogada-geral E. Sharpston no processo Flight Refund (C-94/14, EU:C:2015:723, n.º 52).

34 V., igualmente, n.º 29 das presentes conclusões.

35 V. Acórdãos de 10 de julho de 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, n.º 43), e de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, n.º 28).

36 Esclareço, tendo em conta as circunstâncias do litígio no processo principal, que esta convenção não contém disposições relativas ao cancelamento de um voo (v., igualmente, Conclusões apresentadas pela advogada-geral E. Sharpston no processo Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:145, n.º 58).

37 Designadamente, o «estabelecimento principal» da transportadora em causa ou o «estabelecimento em que tenha sido celebrado o contrato».

domicílio do requerido, mas igualmente o lugar de destino do voo<sup>38</sup>, critérios entre os quais os passageiros podem escolher livremente<sup>39</sup>, quando intentem uma ação contra uma transportadora aérea, de forma a permitir que todos os seus pedidos sejam tratados por um só e único órgão jurisdicional. Além disso, a eventual aplicação das regras de conexão previstas no artigo 30.º do Regulamento n.º 1215/2012 pode permitir evitar a existência de procedimentos judiciais múltiplos, ou mesmo concorrentes.

52. Tendo em conta todas estas considerações, importa, na minha opinião, responder à primeira questão submetida que, quando uma ação intentada por passageiros dos transportes aéreos se destine a obter, por um lado, o respeito pelos direitos fixos e uniformizados que decorrem dos artigos 5.º, 7.º, 9.º e 12.º do Regulamento n.º 261/2004 e, por outro, a indemnização suplementar abrangida pelo âmbito de aplicação da Convenção de Montreal, o órgão jurisdicional de um Estado-Membro no qual a ação tenha sido intentada deve apreciar a sua competência, no que diz respeito à primeira parte dessas pretensões, à luz das disposições relevantes do Regulamento n.º 1215/2012 e, no que diz respeito à segunda parte, à luz do artigo 33.º dessa convenção.

***C. Quanto à determinação pelo artigo 33.º, n.º 1, da Convenção de Montreal tanto da competência internacional como da competência interna em razão do território (segunda questão)***

***1. Quanto ao objeto da segunda questão prejudicial***

53. A segunda questão prejudicial é submetida ao Tribunal de Justiça na hipótese de este responder à primeira questão no sentido de que, como propus *supra*, o artigo 33.º da Convenção de Montreal é aplicável para determinar a competência judiciária, em circunstâncias como as do litígio no processo principal, quanto aos pedidos que visam o ressarcimento individualizado de danos que são abrangidos por essa Convenção e não pelo Regulamento n.º 261/2004.

54. No essencial, é colocada ao Tribunal de Justiça, de forma inédita, a questão de saber se, nessa hipótese, o referido artigo 33.º e, mais concretamente, o n.º 1 deste<sup>40</sup>, tem por objeto repartir a competência *ratione loci*, no caso de um litígio transfronteiriço, apenas ao nível internacional, ou seja, entre os Estados Partes na referida convenção, ou também ao nível interno, ou seja, entre os órgãos jurisdicionais de cada um desses Estados.

38 A respeito deste último aspeto, a Comissão, referindo-se, neste sentido, às Conclusões apresentadas pela advogada-geral E. Sharpston no processo Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:145, n.ºs 47 e segs.), sustenta que o conceito de «local de destino» na aceção do artigo 33.º da Convenção de Montreal não deve ser interpretado de forma demasiado restritiva, pelo que, no caso de um voo de ida e volta, como o que está em causa no processo principal, o destino do voo de regresso pode igualmente ser por ele abrangido. Ainda que tal abordagem se afigure correta, observo que a interpretação desse conceito não é necessária no presente processo, uma vez que o órgão jurisdicional de reenvio não pode, em todo o caso, ser considerado competente por força desse critério porque o aeroporto de Fiumicino não está situado na sua circunscrição.

39 Sublinho que, em contrapartida, o local de partida do voo em causa, outro elemento de conexão permitido pelo artigo 7.º, ponto 1, do Regulamento n.º 1215/2012 tal como interpretado pelo Tribunal de Justiça, não se encontra previsto no artigo 33.º da Convenção de Montreal.

40 É certo que as três questões prejudiciais referem o «artigo 33.º da Convenção de Montreal» na sua totalidade. Todavia, considero que, no presente processo, não há que interpretar os n.ºs 2 e 3 desse artigo, que apenas dizem respeito a «danos resultantes de morte ou lesão corporal de um passageiro», tendo em conta quer o objeto do litígio no processo principal, que é relativo a danos relacionados com o cancelamento e o atraso de voos, quer os fundamentos constantes da decisão de reenvio, que apenas se referem ao conteúdo do n.º 1 desse artigo 33.º Em contrapartida, invocarei sucintamente o conteúdo do n.º 4 do referido artigo, a título de elemento contextual de interpretação do seu n.º 1 (n.ºs 70 e segs. das presentes conclusões).

55. O Tribunale ordinario di Roma (Tribunal Ordinário de Roma) tem dúvidas quanto à interpretação do artigo 33.º da Convenção de Montreal aparentemente acolhida pela Corte suprema di cassazione (Supremo Tribunal de Cassação, Itália)<sup>41</sup>, de acordo com a qual essa disposição limita-se a designar o Estado Parte cuja ordem jurídica é competente, nos litígios transfronteiriços, sem afetar a aplicação das regras nacionais em vigor nesse Estado quanto à determinação do órgão jurisdicional competente no território deste.

56. O referido tribunal afirma que, se esta interpretação estiver correta, a aplicação das regras de processo italianas leva a que ele próprio seja considerado competente para apreciar o litígio no processo principal<sup>42</sup>. Em contrapartida, se o mesmo artigo 33.º for interpretado no sentido de que determina diretamente o órgão jurisdicional competente em cada Estado Parte, sem prejuízo da aplicação do direito processual nacional quanto ao mais, a competência deve então ser reconhecida ao Tribunale di Civitavecchia (Tribunal de Civitavecchia), em cuja circunscrição está situado o aeroporto de partida do voo de ida e de chegada do voo de regresso.

57. O contraste entre as duas abordagens referidas, que existe na jurisprudência de outros Estados Partes na Convenção de Montreal<sup>43</sup>, decorre igualmente das observações apresentadas no presente processo. De facto, A. Guaitoli e o., bem como o Governo italiano, sustentam que o artigo 33.º da Convenção de Montreal regula apenas a repartição da competência judiciária entre os Estados signatários<sup>44</sup>, enquanto a easyJet e a Comissão consideram que os critérios definidos nessa disposição se destinam a determinar igualmente a competência interna em razão do território em cada Estado. Também sou desta opinião, pelos motivos a seguir expostos, que seguem as regras de interpretação referidas *supra*<sup>45</sup>.

## 2. Quanto à interpretação literal

58. No que se refere à redação do artigo 33.º da Convenção de Montreal, sublinho que apenas fazem fé as seis versões linguísticas deste instrumento que foram consideradas «autênticas», entre as quais figuram três versões que correspondem a línguas oficiais da União, designadamente o inglês, o espanhol e o francês<sup>46</sup>. Daqui resulta que as considerações apresentadas no presente processo no que diz respeito, especificamente, à tradução para a língua italiana do referido artigo 33.º não podem ser determinantes.

41 A este respeito, o órgão jurisdicional de reenvio faz referência a duas decisões do referido tribunal, citadas da seguinte forma: «acórdão n.º 15028/05 e despacho n.º 11183/05».

42 A. Guaitoli e o. alegam que a aplicação do código di procedura civile (Código de Processo Civil italiano), bem como do código del consumo (Código do Consumo italiano), leva a que seja reconhecida a competência do Tribunale ordinario di Roma (Tribunal Ordinário de Roma) no caso em apreço, com base, respetivamente, no lugar onde foi contraída ou deva ser cumprida a obrigação controvertida ou no lugar de residência dos consumidores em causa.

43 V. Dettling-Ott, R., «Article 33», em *Montreal Convention*, sob a direção de Giemulla, E., e Schmid, R., Kluwer, Países Baixos, 2010, n.ºs 21 e segs., e Dettling-Ott, R., «Artikel 33», em *Montrealer Übereinkommen*, sob a direção de Giemulla, E., e Schmid, R., Luchterhand, Alemanha, 2016, n.ºs 21 e segs.

44 O Governo italiano afirma que esta interpretação corresponde à jurisprudência dominante da Corte suprema di cassazione (Supremo Tribunal de Cassação), referindo-se ao despacho n.º 8901, de 4 de maio de 2016, nos termos do qual «[o] artigo 33.º, n.º 1, da Convenção de Montreal [...], como decorre com evidência da sua epígrafe (“Jurisdição”), não se refere à competência material para apreciar os litígios entre passageiro e transportadora aérea, mas rege [...] a repartição da competência entre órgãos jurisdicionais de Estados diferentes. Tal é confirmado pelo n.º 4 deste artigo, que prevê que os litígios entre as transportadoras aéreas e os passageiros são “reguladas pela lei do tribunal que conhece a ação”, incluindo, consequentemente, o direito relativo à repartição da competência entre os diferentes tribunais do mesmo Estado em razão do valor da causa». A. Guaitoli e o. citam igualmente esta decisão e outras, do seguinte modo: «Cass. S.U. 6630/1993, Cass. Ord.za 11183/2005, Cass. 15028/2005, Cass. S.U. 13689/2006, Cass. S.U. 22035/2014 e Cass. Ord.za 8901/2016».

45 V., n.º 29 das presentes conclusões.

46 Quanto à tomada em consideração das seis versões linguísticas em que a Convenção de Montreal foi redigida (designadamente, em língua inglesa, árabe, chinesa, espanhola, francesa e russa), v. Acórdãos de 6 de maio de 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, n.º 24), e de 17 fevereiro de 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, n.ºs 23 e 31 a 34).



59. Por outro lado, recorro que os conceitos constantes da Convenção de Montreal devem ser objeto de uma interpretação uniforme e autónoma, pelo que, na interpretação desses conceitos a título prejudicial, o Tribunal de Justiça deve ter em conta, não os diferentes sentidos que lhes possam ser atribuídos no direito interno dos Estados-Membros da União, mas as regras de interpretação do direito internacional geral que a vinculam<sup>47</sup>.

60. No caso em apreço, afigura-se que, contrariamente ao que sustenta o Governo italiano e ao que parece ter considerado a Corte suprema di cassazione (Supremo Tribunal de Cassação)<sup>48</sup>, a epígrafe do artigo 33.º da Convenção de Montreal, pelo menos nas versões em língua inglesa, espanhola e francesa<sup>49</sup>, não significa que os redatores desta disposição tenham pretendido reduzir o alcance das regras dela constantes à repartição da competência judiciária apenas ao nível dos Estados Partes. Pelo contrário, considero que, em especial, a expressão «Jurisdiction compétente» adotada na versão em língua francesa invoca sobretudo a atribuição da competência, não a um Estado, mas a uma «jurisdiction», termo habitualmente utilizado nesta língua para designar, de forma genérica, qualquer tipo de órgão que exerce o poder jurisdicional.

61. A minha convicção é corroborada pela formulação do n.º 1<sup>50</sup> do referido artigo 33.º, pelo menos nas versões inglesa, espanhola e francesa. De facto, à semelhança do órgão jurisdicional de reenvio, da easyJet e da Comissão, concluo que essa disposição procede à atribuição da competência a um órgão jurisdicional específico seguindo diferentes etapas. Antes de mais, o n.º 1 refere «[o] território de um dos Estados Partes»<sup>51</sup>, depois identifica o órgão jurisdicional que, de entre os que existem nesse território, se pode declarar competente *ratione loci*, utilizando uma expressão no singular, «o tribunal»<sup>52</sup>, e não no plural, por duas vezes<sup>53</sup>, para enunciar os vários critérios de conexão nos quais o autor pode basear a sua ação de responsabilidade, cada um dos quais designa, além disso, um local bem definido<sup>54</sup>.

62. Ora, a utilização de tal terminologia não é anódina, como foi salientado num contexto semelhante, o da Convenção de Bruxelas<sup>55</sup>, que contém igualmente regras de competência judiciária aplicáveis às ações de responsabilidade civil. Uma redação desse tipo destina-se a permitir ao demandante intentar uma ação diretamente num dos tribunais designados dessa forma, sem ter de tomar em consideração as regras internas de competência geográfica em vigor no Estado em causa, incluindo no caso de aplicação destas não atribuir competência a esse foro<sup>56</sup>.

47 V., neste sentido, Acórdão de 6 de maio de 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, n.ºs 21 e 22).

48 V. jurisprudência referida na nota 44 das presentes conclusões.

49 Ou seja, respetivamente, «Jurisdiction», «Jurisdicción» e «Jurisdiction compétente». Esclareço que a expressão escolhida na tradução da epígrafe do referido artigo 33.º para a língua italiana (versão linguística que, por seu turno, não é autêntica) é: «Competenza giurisdizionale».

50 N.º 1 cuja interpretação é especialmente relevante no presente processo, pelos motivos referidos na nota 40 das presentes conclusões.

51 O mesmo sucede nas versões em língua inglesa, «the territory of one of the States Parties», e espanhola, «el territorio de uno de los Estados Partes».

52 O mesmo sucede nas versões em língua inglesa, «the court», e espanhola, «el tribunal».

53 Saliento que esta formulação retoma a que constava do artigo 28.º, n.º 1, da Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia, em 12 de outubro de 1929 (a seguir «Convenção de Varsóvia»), que a Convenção de Montreal substituiu (v. primeiro parágrafo do preâmbulo e artigo 55.º desta).

54 Recordo que o demandante pode escolher intentar a ação «seja [no] Tribunal da sede da transportadora, do estabelecimento principal desta ou do estabelecimento em tenha sido celebrado o contrato, seja [no] Tribunal do local de destino».

55 Convenção relativa à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial, assinada em Bruxelas em 27 de setembro de 1968 (JO 1972, L 299, p. 32), à qual sucederam os Regulamentos n.º 44/2001 e n.º 1215/2012.

56 V. relatório de P. Jenard sobre a Convenção de Bruxelas (JO 1979, C 59, p. 22; EE JO 1990, C 189, p. 122), a propósito das «regras de competência especiais» constantes, em especial, do artigo 5.º, ponto 1, desta, nos termos do qual «[o] réu com domicílio no território de um Estado contratante pode ser demandado num outro Estado contratante [...] [e]m matéria contratual, perante o tribunal do lugar onde a obrigação foi ou deve ser cumprida», o que contrasta com a regra de competência geral constante do seu artigo 2.º, que se refere aos «órgãos jurisdicionais d[o] Estado [onde o demandando está domiciliado]» (o sublinhado é meu). O mesmo sucede nos Regulamentos n.º 44/2001 e n.º 1215/2012.

63. De resto, o Tribunal de Justiça interpretou disposições do direito da União em matéria de competência judiciária que têm uma redação análoga à referida na presente questão prejudicial, ou seja, enunciam um critério de conexão com um órgão jurisdicional formulado no singular, no sentido de que «determina[m] tanto a competência internacional como a competência territorial» e «vis[am] unificar as regras de conflito de jurisdições e, portanto, designar diretamente o tribunal competente, sem remeter para as regras internas dos Estados-Membros»<sup>57</sup>. Na minha opinião, o mesmo é válido no caso em apreço<sup>58</sup>.

64. Em suma, considero, como o órgão jurisdicional de reenvio, a *easyJet* e a Comissão que, se o artigo 33.º, n.º 1, da Convenção de Montreal tivesse realmente por objeto fixar apenas a competência dos órgãos jurisdicionais de um Estado Parte, considerados no seu conjunto, deixando ao Estado designado a liberdade de determinar o tribunal competente em razão do território ao abrigo das suas regras internas, como sugerem A. Guaitoli e o., bem como o Governo italiano, os redatores dessa disposição teriam, sem dúvida nenhuma, optado por outras formulações mais adequadas para o efeito.

### 3. Quanto à interpretação teleológica

65. Tendo em conta os objetivos declarados da Convenção de Montreal e os objetivos implícitos do seu artigo 33.º, n.º 1, considero que a interpretação que proponho desta disposição é mais adequada à prossecução dos referidos objetivos do que seria a interpretação inversa.

66. De facto, o Tribunal de Justiça já salientou reiteradamente que decorre do preâmbulo da Convenção de Montreal<sup>59</sup> que os Estados Partes nesta convenção tiveram como principais objetivos não apenas «assegurar a proteção dos interesses dos utilizadores do transporte aéreo internacional», mas igualmente «uma maior harmonização e codificação de certas regras relativas [a esse transporte, para] alcançar um justo equilíbrio de interesses» em presença, nomeadamente no que se refere aos interesses das transportadoras aéreas e aos dos passageiros<sup>60</sup>.

67. No caso em apreço, se o artigo 33.º, n.º 1, da referida convenção fosse interpretado no sentido de que as regras dele constantes atribuem a competência judiciária apenas a um dos Estados Partes, e não diretamente a um determinado tribunal, tal não estaria, na minha opinião, em conformidade com o desejo de unificação reforçada expresso pelos autores desse instrumento<sup>61</sup>, objetivo que implica evitar, tanto quanto possível, o reenvio para as diferentes legislações nacionais. Além disso, considero que tal interpretação não permitiria proteger suficientemente os interesses dos consumidores, oferecendo simultaneamente um equilíbrio equitativo com os interesses das transportadoras aéreas.

68. A este respeito, sublinho que a adoção de regras que designam, de forma direta, o tribunal competente em razão do território tem geralmente como objetivos, por um lado, facilitar a aplicação dessas regras tanto pelas autoridades dos Estados como pelos particulares afetados e, por outro, garantir a proximidade adequada entre esse tribunal e o objeto do litígio a resolver<sup>62</sup>. Além disso, considero que regras deste tipo asseguram, no interesse dos demandantes como no dos demandados,

57 V., sobre o artigo 5.º, ponto 1, do Regulamento n.º 44/2001 (que equivale ao artigo 5.º, ponto 1, da Convenção de Bruxelas), Acórdão de 3 de maio de 2007, *Color Drack* (C-386/05, EU:C:2007:262, n.º 30) e, sobre o artigo 3.º, alínea b), do Regulamento (CE) n.º 4/2009 do Conselho, de 18 de dezembro de 2008, relativo à competência, à lei aplicável, ao reconhecimento e à execução das decisões e à cooperação em matéria de obrigações alimentares (JO 2009, L 7, p. 1), Acórdão de 18 de dezembro de 2014, *Sanders e Huber* (C-400/13 e C-408/13, EU:C:2014:2461, n.º 30).

58 Quanto ao lugar residual que é deixado às regras internas de processo pelo artigo 33.º, n.º 4, da Convenção de Montreal, v. n.ºs 70 e segs. das presentes conclusões.

59 Mais concretamente, dos terceiro e quinto parágrafos do referido preâmbulo.

60 V. Acórdãos de 6 de maio de 2010, *Walz* (C-63/09, EU:C:2010:251, n.ºs 30 e segs.); de 22 de novembro de 2012, *Espada Sánchez e o.* (C-410/11, EU:C:2012:747, n.ºs 29 e 30); de 17 de fevereiro de 2016, *Air Baltic Corporation* (C-429/14, EU:C:2016:88, n.ºs 38 e 48); e de 12 de abril de 2018, *Finnair* (C-258/16, EU:C:2018:252, n.ºs 34 e 43).

61 Visto que a Convenção de Montreal pretende harmonizar o maior número possível de aspetos, quer em matéria de direito substantivo quer de competência, no domínio abrangido pelo seu âmbito de aplicação.

62 V., no mesmo sentido, relatório de P. Jenard sobre a Convenção de Bruxelas (p. 22), *op. cit.* nota 56.

maior previsibilidade e segurança jurídica do que quando todos os órgãos jurisdicionais de um Estado são passíveis de ser considerados competentes e, por conseguinte, os queixosos têm de analisar as normas internas para identificar qual desses tribunais é competente em razão do território<sup>63</sup>. Ora, parece-me razoável considerar que foram essas as intenções dos redatores do referido artigo 33.º, n.º 1, quando optaram pela formulação referida *supra*. Consequentemente, na minha opinião, o efeito útil desta disposição poderia ser alterado se fosse efetuada uma interpretação oposta à que defendo.

#### 4. Quanto à interpretação contextual

69. A interpretação que recomendo do artigo 33.º, n.º 1, da Convenção de Montreal não entra, na minha opinião, de forma nenhuma, em contradição com o contexto em que esta disposição se insere.

70. A este propósito, observo que o Governo italiano invoca a jurisprudência referida *supra* da Corte suprema di cassazione (Supremo Tribunal de Cassação)<sup>64</sup>, de acordo com a qual o n.º 1 do referido artigo 33.º apenas regula a repartição da competência entre os Estados Partes na Convenção de Montreal, nomeadamente, devido ao conteúdo do n.º 4 desse mesmo artigo, nos termos do qual «[a]s questões processuais serão reguladas pela lei do Tribunal que conhece a ação»<sup>65</sup>. Este Governo deduz desta última disposição que cabe aos Estados Partes, no quadro da sua autonomia processual, regular qualquer domínio processual que não esteja expressamente regulamentado por essa convenção e que, portanto, se deve aplicar as regras de processo internas que visam determinar qual o tribunal competente em razão do território.

71. No mesmo sentido, A. Guaitoli e o. alegam, no essencial, que se os autores do artigo 33.º da Convenção de Montreal tivessem pretendido regulamentar a competência interna em razão do território de cada Estado Parte deviam ter produzido igualmente disposições sobre a competência em razão do valor da causa, o que esses autores não fizeram.

72. Contudo, na minha opinião, estes argumentos não são relevantes. De facto, à semelhança do órgão jurisdicional de reenvio e da *easyJet*, considero que se deve interpretar o n.º 1 do referido artigo 33.º, lido em conjugação com o seu n.º 4, no sentido de que essa primeira disposição tem expressamente por objeto regular a competência *ratione loci*, não apenas ao nível dos Estados Partes, mas igualmente ao nível dos seus órgãos jurisdicionais, sem prejuízo da aplicação das regras de direito em vigor no Estado onde esteja situado o tribunal no qual a ação é intentada no que diz respeito às demais questões de ordem processual.

73. Por outras palavras, considero que o reenvio para o direito nacional que é operado pelo artigo 33.º, n.º 4, da Convenção de Montreal deve ser entendido como residual, na medida em que se refere a regras de natureza processual diferentes dos critérios de conexão unificados que regulam a competência *ratione loci*, estabelecidos no referido n.º 1. O objeto dos outros reenvios para a lei do tribunal no qual a ação é intentada, constantes dos artigos 35.º e 45.º dessa convenção<sup>66</sup>, confirmam a minha opinião.

63 V., por analogia, a propósito do artigo 5.º, ponto 1, do Regulamento n.º 44/2001 e do artigo 7.º, ponto 1, do Regulamento n.º 1215/2012, Acórdãos de 3 de maio de 2007, *Color Drack* (C-386/05, EU:C:2007:262, n.ºs 22 a 30); de 9 de julho de 2009, *Rehder* (C-204/08, EU:C:2009:439, n.º 45); de 7 de março de 2018, *flightright e o.* (C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, n.ºs 70 a 75); de 11 de julho de 2018, *Zurich Insurance e Metso Minerals* (C-88/17, EU:C:2018:558, n.ºs 15 a 24); e de 4 de outubro de 2018, *Feniks* (C-337/17, EU:C:2018:805, n.º 44).

64 V. nota 44 das presentes conclusões.

65 Nas versões do referido n.º 4 em língua inglesa, «[q]uestions of procedure shall be governed by the law of the court seized of the case», e em língua espanhola, «[l]as cuestiones de procedimiento se regirán por la ley del tribunal que conoce el caso». A fórmula escolhida para traduzir esta disposição para a língua italiana (versão linguística que, por seu turno, não é uma versão autêntica) é: «[s]i applicano le norme procedurali del tribunale adito». Por outro lado, o artigo 28.º, n.º 2, da Convenção de Varsóvia já dispunha: «O processo será regulado pela lei do tribunal competente».

66 Relativos, respetivamente, ao cálculo do prazo de prescrição do direito de intentar a ação e relativos quer aos efeitos do pedido de intervenção quer ao processo que lhe é aplicável.

74. Ao abrigo da autonomia que, deste modo, é deixada, em matéria processual, aos Estados Partes na referida convenção, estes continuam, na minha opinião, a poder definir o âmbito da circunscrição geográfica e material dos órgãos jurisdicionais existentes no seu território<sup>67</sup>. Esclareço, todavia, que esta autonomia deve, na minha opinião, ser enquadrada pela necessidade de não pôr em causa os objetivos dessa convenção e de não privar as disposições desta do seu efeito útil em consequência da aplicação das regras que decorrem da *lex fori*<sup>68</sup>.

75. Consequentemente, na minha opinião, há que responder à segunda questão prejudicial que o artigo 33.º, n.º 1, da Convenção de Montreal deve ser interpretado no sentido de que regula, para efeitos das ações de indemnização por danos abrangidas pelo âmbito de aplicação dessa convenção<sup>69</sup>, não apenas a repartição da competência judiciária entre os Estados Partes nesta, mas igualmente a repartição da competência em razão do território entre os órgãos jurisdicionais de cada um desses Estados.

***D. Quanto à aplicação da Convenção de Montreal de forma exclusiva ou em conjunto com o Regulamento n.º 1215/2012 (terceira questão)***

76. A terceira questão prejudicial é submetida para o caso de o Tribunal de Justiça decidir, contrariamente ao que propus *supra*, que o artigo 33.º da Convenção de Montreal, aplicável quando a ação intentada seja abrangida pelas disposições desta, regula apenas a repartição da competência judiciária entre os Estados Partes nessa convenção.

77. O Tribunale ordinario di Roma (Tribunal Ordinário de Roma) pergunta, no essencial, se, nesse caso, se deve aplicar exclusivamente o artigo 33.º da referida convenção, de forma a impedir a aplicação do artigo 7.º do Regulamento n.º 1215/2012, ou se deve aplicar estas duas disposições simultaneamente, a fim de determinar diretamente tanto a competência judiciária de um determinado Estado como a competência territorial de um dos órgãos jurisdicionais deste.

78. O referido tribunal esclarece que, em caso de aplicação exclusiva da Convenção de Montreal e de determinação da competência interna em razão do território pelas legislações nacionais, em conformidade com a interpretação dada pela Corte suprema di cassazione (Supremo Tribunal de Cassação)<sup>70</sup>, é competente para apreciar a causa no processo principal. Em contrapartida, em caso de aplicação conjunta desta convenção, para repartir a competência entre os Estados, e do referido regulamento, a título suplementar, para determinar qual o órgão jurisdicional competente em razão do território, é competente o Tribunale di Civitavecchia (Tribunal de Civitavecchia).

79. Contudo, tendo em conta os elementos de resposta que propus para as duas primeiras questões relativamente à forma como se deve efetuar a articulação entre a Convenção de Montreal e o Regulamento n.º 1215/2012, considero que não há que responder à terceira questão, que ficou sem objeto, nem que formular observações mais amplas a respeito desta.

<sup>67</sup> De forma que estes Estados podem, por exemplo, instituir órgãos jurisdicionais especializados. V., por analogia, quanto ao Regulamento (CE) n.º 2201/2003 do Conselho, de 27 de novembro de 2003, relativo à competência, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria matrimonial e em matéria de responsabilidade parental e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1347/2000 (JO 2003, L 338, p. 1), Acórdão de 9 de janeiro de 2015, RG (C-498/14 PPU, EU:C:2015:3, n.ºs 41 e 51 a 54).

<sup>68</sup> V., por analogia, quanto à interação entre as regras de processo em vigor nos Estados-Membros da União e as regras de competência judiciária previstas no Regulamento n.º 44/2001 ou no Regulamento n.º 1215/2012, ou ainda no Regulamento n.º 4/2009, Acórdãos de 15 de março de 2012, G (C-292/10, EU:C:2012:142, n.ºs 44 e segs.); de 18 de dezembro de 2014, Sanders e Huber (C-400/13 e C-408/13, EU:C:2014:2461, n.ºs 30 a 32); de 10 de março de 2016, Flight Refund (C-94/14, EU:C:2016:148, n.ºs 62 e 66); e de 31 de maio de 2018, Nothartová (C-306/17, EU:C:2018:360, n.º 28).

<sup>69</sup> Em contrapartida, pelos motivos descritos a propósito da resposta à primeira questão (n.ºs 32 e segs. das presentes conclusões), a competência judiciária deve ser determinada por aplicação das disposições do Regulamento n.º 1215/2012 quando se trate de uma ação judicial através da qual se vise obter o respeito pelos direitos fixos e uniformizados que decorrem das disposições do Regulamento n.º 261/2004.

<sup>70</sup> V. jurisprudência invocada nas notas 41 e 44 das presentes conclusões.

## V. Conclusão

80. Tendo em conta as considerações que antecedem, proponho que o Tribunal de Justiça responda às questões prejudiciais submetidas pelo Tribunale ordinario di Roma (Tribunal Ordinário de Roma, Itália) da seguinte forma:

- 1) Quando uma ação intentada por passageiros dos transportes aéreos se destine a obter, por um lado, o respeito pelos direitos fixos e uniformizados que decorrem dos artigos 5.º, 7.º, 9.º e 12.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, e, por outro, a indemnização suplementar que decorre do âmbito de aplicação da Convenção para a unificação de certas regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal em 28 de maio de 1999 e aprovada em nome da Comunidade Europeia pela Decisão 2001/539/CE do Conselho, de 5 de abril de 2001, o órgão jurisdicional de um Estado-Membro no qual a ação tenha sido intentada deve apreciar a sua competência, no que diz respeito à primeira parte dessas pretensões, à luz das disposições relevantes 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, e, no que diz respeito à segunda parte, à luz do artigo 33.º dessa convenção.
- 2) O artigo 33, n.º 1, da Convenção para a unificação de certas regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal em 28 de maio de 1999, deve ser interpretado no sentido de que regula, para efeitos das ações de indemnização por danos abrangidas pelo âmbito de aplicação dessa convenção, não apenas a repartição da competência judiciária entre os Estados Partes nesta, mas igualmente a repartição da competência em razão do território entre os órgãos jurisdicionais de cada um desses Estados.