



## Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Nona Secção)

3 de fevereiro de 2022 \*

«Reenvio prejudicial — Cooperação judiciária em matéria civil — Competência judiciária e execução de decisões em matéria civil e comercial — Regulamento (UE) n.º 1215/2012 — Artigo 7.º, ponto 1, alínea b), segundo travessão — Competência especial em matéria contratual — Conceito de “lugar de cumprimento da obrigação em questão” — Contrato de prestação de serviços — Transporte aéreo — Voo caracterizado por uma reserva única confirmada e assegurado em vários segmentos por duas transportadoras aéreas distintas — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Regras comuns em matéria de indemnização e de assistência dos passageiros em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou de atraso de um voo — Artigo 7.º — Direito a indemnização — Atraso no primeiro segmento do voo — Ação de indemnização intentada contra a transportadora aérea operadora deste primeiro segmento do voo no órgão jurisdicional do lugar de chegada do mesmo»

No processo C-20/21,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de Frankfurt am Main, Alemanha), por Decisão de 26 de novembro de 2020, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 13 de janeiro de 2021, no processo

**JW,**

**HD,**

**XS**

contra

**LOT Polish Airlines,**

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Nona Secção),

composto por: S. Rodin, presidente de secção, J.-C. Bonichot e O. Spineanu-Matei (relatora), juízes,

advogado-geral: L. Medina,

secretário: A. Calot Escobar,

\* Língua do processo: alemão.

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

- em representação de XS, HD e JW, por J.-C. Woicke, Rechtsanwalt,
- em representação da LOT Polish Airlines, por C. Hess, Rechtsanwältin,
- em representação da Comissão Europeia, por M. Heller e S. Noë, na qualidade de agentes,

vista a decisão tomada, ouvida a advogada-geral, de julgar a causa sem apresentação de conclusões,

profere o presente

### **Acórdão**

- 1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 7.º, ponto 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento (UE) n.º 1215/2012 do Conselho, de 12 de dezembro de 2012, relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial (JO 2012, L 351, p. 1).
- 2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe três passageiros, JW, HD e XS, à companhia aérea LOT Polish Airlines a respeito do pagamento de uma indemnização pelo atraso de um voo.

### **Quadro jurídico**

#### ***Regulamento n.º 1215/2012***

- 3 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. [...]»

- 4 Na secção 1 do capítulo II deste regulamento, intitulada «Disposições gerais», o artigo 4.º, n.º 1, tem a seguinte redação:

«Sem prejuízo do disposto no presente regulamento, as pessoas domiciliadas num Estado-Membro devem ser demandadas, independentemente da sua nacionalidade, nos tribunais desse Estado-Membro.»

- 5 O artigo 7.º do referido regulamento, que faz parte da secção 2 do seu capítulo II, intitulada «Competências especiais», dispõe:

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

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

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

[...]

[...]»

### ***Regulamento (CE) n.º 261/2004***

- 6 O artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1), sob a epígrafe «Direito a indemnização», dispõe, 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.»

### **Litígio no processo principal e questão prejudicial**

- 7 Os demandantes no processo principal efetuaram uma reserva única na companhia aérea Lufthansa AG para um voo, previsto para 27 de abril de 2019, de Varsóvia (Polónia) para Malé (Maldivas) com correspondência em Frankfurt am Main (Alemanha).
- 8 O primeiro segmento deste voo, que ligava Varsóvia a Frankfurt am Main, foi operado pela LOT Polish Airlines. Devido a uma descolagem tardia, os demandantes no processo principal aterraram em Frankfurt am Main com atraso e perderam o voo de correspondência para Malé, assegurado pela Lufthansa. Chegaram a Malé, o seu destino final, com um atraso de mais de quatro horas.
- 9 Os demandantes no processo principal pediram, com fundamento no Regulamento n.º 261/2004, ao Amtsgericht Frankfurt (Tribunal de Primeira Instância de Frankfurt am Main, Alemanha) que condenasse a LOT Polish Airlines no pagamento de uma indemnização no montante de 600 euros a cada um, uma vez que a distância entre Varsóvia e Malé é superior a 3 500 quilómetros, e no reembolso das respetivas despesas com advogados.
- 10 Por Sentença de 29 de abril de 2020, esse órgão jurisdicional julgou o pedido inadmissível, com o fundamento de que, tendo em conta as disposições do Regulamento n.º 1215/2012, tal como interpretadas pelo Tribunal de Justiça, não era competente para conhecer do litígio, uma vez que nem o local de partida nem o de chegada do voo, previstos no contrato de transporte em causa, se situavam na sua área de jurisdição.
- 11 Os demandantes no processo principal interpuseram recurso dessa sentença para o órgão jurisdicional de reenvio, o Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de Frankfurt am Main, Alemanha). Em seu entender, o tribunal de primeira instância pode fundar a sua competência internacional no artigo 7.º, ponto 1, alínea b), do Regulamento n.º 1215/2012. A circunstância de Varsóvia e Malé constituírem lugares de cumprimento da obrigação decorrente do referido contrato de transporte não exclui que possam existir outros lugares que também possam ser qualificados de lugar de cumprimento desta obrigação, na aceção dessa disposição.
- 12 O órgão jurisdicional de reenvio considera que o Amtsgericht Frankfurt (Tribunal de Primeira Instância de Frankfurt) só seria internacionalmente competente para conhecer do litígio que lhe foi submetido, ao abrigo do artigo 7.º, ponto 1, alínea b), do Regulamento n.º 1215/2012, se o lugar de chegada do primeiro segmento do voo em causa, a saber, Frankfurt am Main, pudesse ser qualificado de «lugar de cumprimento» da obrigação decorrente do contrato de transporte em causa.
- 13 Nestas condições, o Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de Frankfurt am Main) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«Deve o artigo 7.º, [ponto] 1, alínea b), do Regulamento [n.º 1215/2012] ser interpretado no sentido de que, no caso de um voo caracterizado por uma reserva única confirmada para [todo] o trajeto e dividido em dois ou mais segmentos, o lugar de cumprimento na aceção dessa disposição pode igualmente ser o lugar de chegada do primeiro [segmento de] voo, quando o transporte nesses [segmentos de] voo tiver sido assegurado por duas transportadoras aéreas diferentes e a ação de indemnização intentada com base no Regulamento [n.º 261/2004] tiver origem no atraso do primeiro [segmento] e for dirigida contra a transportadora aérea operadora do primeiro [segmento]?»

## Quanto à questão prejudicial

- 14 Com a sua questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 7.º, ponto 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento n.º 1215/2012 deve ser interpretado no sentido de que, no caso de um voo caracterizado por uma reserva única, confirmada para todo o trajeto, e dividido em dois ou mais segmentos, em que o transporte é assegurado por transportadoras aéreas distintas, quando uma ação de indemnização, intentada com fundamento no Regulamento n.º 261/2004, tem origem num atraso no primeiro segmento do voo, causado por uma descolagem tardia, e é dirigida contra a transportadora aérea encarregada de operar esse primeiro segmento, o lugar de chegada deste pode ser qualificado de «lugar de cumprimento», na aceção dessa disposição.
- 15 A título liminar, importa precisar que a ação no processo principal está abrangida pelo conceito de «matéria contratual», na aceção do artigo 7.º, ponto 1, alínea a), do Regulamento n.º 1215/2012. Com efeito, no que respeita à interpretação do artigo 5.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 44/2001 do Conselho, de 22 de dezembro de 2000, relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial (JO 2001, L 12, p. 1), transponível para as disposições equivalentes do artigo 7.º, ponto 1, alínea a), do Regulamento n.º 1215/2012, o Tribunal de Justiça declarou que o conceito de «matéria contratual» 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 (Acórdão de 7 de março de 2018, *flightright* e o., C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, n.º 65), o que é o caso, no presente processo, da LOT Polish Airlines.
- 16 Nos termos do artigo 7.º, ponto 1, alínea a), do Regulamento n.º 1215/2012, em matéria contratual, uma pessoa domiciliada no território de um Estado-Membro pode ser demandada noutro Estado-Membro, perante o tribunal do lugar onde foi ou deva ser cumprida a obrigação em questão. Para efeitos da aplicação desta disposição, o artigo 7.º, ponto 1, alínea b), segundo travessão, deste regulamento precisa que esse, salvo convenção em contrário, no caso da prestação de serviços, é o lugar num Estado-Membro onde, nos termos do contrato, os serviços foram ou devam ser prestados.
- 17 Resulta da jurisprudência do Tribunal de Justiça que, em caso de pluralidade de lugares de prestação de serviços em Estados-Membros diferentes, deve, em princípio, entender-se por «lugar de cumprimento» o lugar que assegura o vínculo de conexão mais estreito entre o contrato em causa e o órgão jurisdicional competente, situando-se esse vínculo de conexão, regra geral, no lugar da prestação principal dos serviços. Este último lugar deve ser inferido, na medida do possível, das próprias disposições do contrato (Acórdão de 7 de março de 2018, *flightright* e o., C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, n.º 67 e jurisprudência referida).
- 18 A este propósito, no que respeita a um voo direto operado entre dois Estados-Membros, pela companhia aérea cocontratante do passageiro em causa, o Tribunal de Justiça declarou que o lugar de partida e o lugar de chegada do avião devem ser considerados, pelas mesmas razões, os lugares da prestação principal dos serviços que são objeto de um contrato de transporte aéreo, pelo que o órgão jurisdicional competente, ao abrigo do artigo 7.º, ponto 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento n.º 1215/2012, para conhecer de um pedido de indemnização com fundamento nesse contrato de transporte e no Regulamento n.º 261/2004, é aquele, à escolha do

requerente, em cuja área de jurisdição se encontra o lugar de partida e o lugar de chegada do avião, conforme esses lugares estejam estipulados no referido contrato (v., neste sentido, Acórdão de 9 de julho de 2009, *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, n.ºs 43 e 47).

- 19 No seguimento desta jurisprudência, relativamente a um voo com correspondência, caracterizado por uma reserva única, confirmada para todo o trajeto, e dividido em vários segmentos nos quais o transporte é assegurado por duas transportadoras aéreas diferentes, o Tribunal de Justiça declarou igualmente que o «lugar de cumprimento», na aceção desta disposição, pode ser constituído tanto pelo lugar de partida do primeiro segmento do voo (Despacho de 13 de fevereiro de 2020, *flightright*, C-606/19, EU:C:2020:101, n.º 36) como pelo lugar de chegada do último segmento do voo (Acórdão de 7 de março de 2018, *flightright* e o., C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, n.º 73), e isso independentemente da questão de saber se a ação de indemnização, intentada com fundamento no Regulamento n.º 261/2004, é dirigida contra a transportadora aérea encarregada de operar o segmento de voo em causa ou contra o cocontratante do passageiro em causa, que não é essa transportadora.
- 20 No caso em apreço, resulta da decisão de reenvio que a ação de indemnização foi intentada unicamente devido à descolagem tardia do lugar de partida do primeiro segmento do voo abrangido pelo contrato de transporte aéreo em causa no processo principal. Esse lugar corresponde a um dos lugares da prestação principal dos serviços que são objeto desse contrato e assegura, por conseguinte, o vínculo de conexão estreito, exigido pelas regras de competência especial enunciadas no artigo 7.º, ponto 1, do Regulamento n.º 1215/2012, entre o referido contrato e o órgão jurisdicional em cuja área de jurisdição se situa o referido lugar.
- 21 Todavia, o órgão jurisdicional de reenvio interroga-se sobre a questão de saber se o lugar de aterragem deste primeiro segmento do voo pode justificar a sua competência ao abrigo do artigo 7.º, ponto 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento n.º 1215/2012.
- 22 A este respeito, importa observar que, como foi recordado no n.º 17 do presente acórdão, em caso de pluralidade de lugares de prestação de serviços em Estados-Membros diferentes, o lugar que assegura o vínculo de conexão mais estreito entre o contrato em causa e o órgão jurisdicional competente é, designadamente, o lugar onde, por força desse contrato, deve ser efetuada a prestação principal dos serviços (v., neste sentido, Acórdão de 9 de julho de 2009, *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, n.º 38).
- 23 Resulta desta jurisprudência, em especial da utilização do termo «designadamente», que os lugares de prestação principal dos serviços, identificados como sendo simultaneamente o lugar inicial de partida e de destino final de um voo, mais não são do que uma ilustração não exaustiva dos lugares em que tal vínculo de conexão se pode concretizar. Com efeito, não se pode à partida excluir que, tendo em conta os termos específicos de um contrato de transporte aéreo, serviços diferentes dos prestados no lugar de partida inicial e no destino final de um voo possam, eventualmente, justificar a competência de órgãos jurisdicionais diferentes daqueles em cuja jurisdição se encontram esses lugares, a saber, os tribunais do lugar de escala, para conhecer de uma ação de indemnização intentada com base no Regulamento n.º 261/2004.
- 24 No caso em apreço, o órgão jurisdicional de reenvio não indica os elementos do contrato que poderiam justificar, com vista à organização útil do processo, a existência de uma conexão suficiente de proximidade entre os factos do litígio no processo principal e a sua competência. Na falta de tais indicações, o «lugar de cumprimento», na aceção do artigo 7.º, ponto 1, alínea b),

segundo travessão, do Regulamento n.º 1215/2012 pode, por conseguinte, ser constituído pelo lugar de partida do primeiro segmento de voo, como um dos lugares de prestação principal dos serviços objeto do contrato de transporte aéreo em causa no processo principal.

- 25 Esta conclusão cumpre os objetivos de proximidade e de boa administração da justiça, visados pelo considerando 16 do Regulamento n.º 1215/2012, uma vez que o Tribunal de Justiça já declarou que, no caso de um voo com correspondência caracterizado por uma reserva única, confirmada para todo o trajeto, incluindo vários segmentos, o lugar de partida do primeiro segmento do voo assegura o vínculo de conexão estreito, pretendido pelas regras de competência especial, enunciadas no artigo 7.º, ponto 1, do Regulamento n.º 1215/2012, entre o contrato de transporte aéreo e o órgão jurisdicional competente (v., neste sentido, Despacho de 13 de fevereiro de 2020, *flightright*, C-606/19, EU:C:2020:101, n.º 31).
- 26 Está igualmente em conformidade com o princípio da previsibilidade das regras de competência previstas no Regulamento n.º 1215/2012, uma vez que permite tanto ao demandante como ao demandado identificar os tribunais do lugar de partida do primeiro segmento, tal como figura no contrato de transporte aéreo, enquanto órgãos jurisdicionais que podem ser chamados a conhecer de uma ação de indemnização nos termos do Regulamento n.º 261/2004.
- 27 Tendo em conta todas as considerações anteriores, há que responder à questão submetida que o artigo 7.º, ponto 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento n.º 1215/2012 deve ser interpretado no sentido de que, no caso de um voo caracterizado por uma reserva única, confirmada para todo o trajeto, e dividido em dois ou mais segmentos de voo em que o transporte é assegurado por transportadoras aéreas distintas, quando uma ação de indemnização, intentada com fundamento no Regulamento n.º 261/2004, tenha origem exclusivamente num atraso no primeiro segmento de voo, causado por uma descolagem tardia, e é dirigida contra a transportadora aérea encarregada de operar esse primeiro segmento de voo, o lugar de chegada deste não pode ser qualificado de «lugar de cumprimento», na aceção dessa disposição.

### **Quanto às despesas**

- 28 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 (Nona Secção) declara:

**O artigo 7.º, ponto 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento (UE) n.º 1215/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2012, relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial, deve ser interpretado no sentido de, no caso de um voo caracterizado por uma reserva única, confirmada para todo o trajeto, e dividido em dois ou mais segmentos de voo em que o transporte é assegurado por transportadoras aéreas distintas, quando uma ação de indemnização, 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, tenha origem exclusivamente num atraso no primeiro**

**segmento de voo, causado por uma descolagem tardia, e é dirigida contra a transportadora aérea encarregada de operar esse primeiro segmento de voo, o lugar de chegada deste não pode ser qualificado de «lugar de cumprimento», na aceção dessa disposição.**

Assinaturas