

Processo:
Relator:
Descritores:

14445/18.6T8LSB.L1-6
ADEODATO BROTAS
TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS
CONTRATO DE TRANSPORTE
CANCELAMENTO DE VOO
RESPONSABILIDADE CIVIL CONTRATUAL
COMPETÊNCIA INTERNACIONAL

Nº do Documento:
Data do Acórdão:
Votação:
Texto Integral:
Texto Parcial:
Meio Processual:
Decisão:
Sumário:

RL
16-05-2019
UNANIMIDADE
S
N
APELAÇÃO
IMPROCEDENTE

1 - O Regulamento (CE) nº 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Fevereiro de 2004 - relativo ao estabelecimento de regras comuns para indemnização e assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de *cancelamento* ou atraso considerável de voos – é aplicável ao caso de voo com partida do aeroporto de Lisboa e destino a um aeroporto na Suíça, apesar de as autoras, residirem em país *terceiro* (Suíça) e a ré ter a sua administração principal e sede também nesse país terceiro (Suíça).

2-Também a Convenção de Lugano (II) assinada em 30 de Outubro de 2007 - entre os Países da União Europeia, a Suíça, a Noruega e a Islândia, relativa à Competência Judiciária, ao Reconhecimento e à Execução de Decisões em matéria civil e comercial, que entrou em vigor entre a União Europeia e a Suíça em 01 de Maio de 2011- é aplicável a contrato de transporte aéreo celebrado entre essas duas cidadãs residentes na Suíça e a Companhia aérea Swiss Air, com sede na Suíça.

3- Tratando-se de conflitos em matéria contratual – e estão em causa contratos de transporte aéreo – a parte pode ser demandada perante o tribunal do lugar onde, nos termos do contrato, *os serviços foram ou deviam ser prestados* (artº 4º nº 1, al. b), § 2º da Convenção de Lugano II), afastando-se assim a regra geral do domicílio do demandado.

4- Há que distinguir entre “*Atrasos*”, a que se reporta o artº 6º do Regulamento (CE) 261/2004, do Parlamento e do Conselho, de 11/02/2004 e “*Cancelamento*”, referido no artº 5º desse mesmo Regulamento (CE).

5- O legislador comunitário deu especial relevância ao *aeroporto de partida*, para efeitos de conferir protecção jurídica aos passageiros, elegendo mesmo esse *elemento de conexão – aeroporto de partida* – como definidor do âmbito de aplicação do Regulamento (CE) 261/2004 (artº 3º nº 1, al. a) desse Regulamento).

6- Assim, para efeitos de *cancelamento de voo* com partida do aeroporto de Lisboa e destino à Suíça – países partes da Convenção de Lugano II – o *elemento de conexão relevante* para

definir a *competência internacional* do tribunal é o *aeroporto de partida*, no caso Lisboa, visto que é neste que o serviço deixou de ser prestado.

Acordam na 6ª Secção Cível do Tribunal da Relação de Lisboa:

I-Relatório.

1- D. N. R. e A. N (residentes na Suíça), intentaram acção declarativa, em processo comum, contra Swiss- International Air Lines Agl (Swiss Internacional Air Lines, SA) – Sucursal em Portugal, pedindo:

- A condenação da ré no pagamento, a cada uma das autoras, do montante de € 400,00, acrescida dos juros de mora, desde a data da citação até efectivo e integral pagamento.

Alegaram, em síntese, que cada uma delas adquiriu um bilhete de avião para o voo operado pela ré nº LX...., a realizar no dia 27.06.2016, com partida de Lisboa, às 14h30m, e chegada prevista ao aeroporto de Zurique, às 18h15m, hora local.

Contudo, apesar de terem efectuado o check-in para o referido voo e emitido os respectivos títulos de embarque, o voo foi cancelado pela ré.

Assim para além de não terem sido informadas do cancelamento do voo com um período de pré-aviso de duas semanas, foram reencaminhadas para outros voos no dia 28.06.2016, acabando por chegar ao seu destino final no dia 28.06.2016, pelas 12 h 48m. Concluem que por se tratar de um voo “*intracomunitário*” com mais de 1500 Km, tem direito a ser indemnizadas nos termos do artigo 5º e 7º do Regulamento (CE) nº 261/2004, de 11.02.2004.

2- Citada, veio contestar a Swiss Internacional Air Lines, com sede na Suíça e sucursal em Lisboa, invocando, além do mais e em síntese, que o Tribunal Português é absolutamente incompetente para conhecer da causa uma vez que é no destino final que se verifica o alegado atraso de voo, e que a ré tem sede em Basileia e as duas passageiras têm nacionalidade e residência na Suíça.

3- As autoras, notificadas para o efeito, responderam à excepção pugnando pela respectiva improcedência.

4- A 1ª instância, em despacho autónomo, decidiu a excepção do seguinte modo:

“Pelo exposto, julgo este Tribunal absolutamente competente em razão da competência internacional para conhecer da causa.”.

5- Inconformada com a decisão, a ré interpôs o presente recurso, formulando as seguintes CONCLUSÕES:

a. Nos presentes autos, as Autoras., tendo adquirido à Ré bilhete para o voo operado pela Ré n.º LX...., a realizar no dia 27 de junho de 2017, com partida de Lisboa e chegada a Zurique, pretendem que o Tribunal aprecie e decida do seu direito a serem

indemnizadas em € 800,00 pelo cancelamento desse voo, nos termos do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004.

b. Assim, deverá ser em relação a esse contrato de transporte, entre Lisboa e Zurique, causa de pedir das Autoras, que se deve determinar a competência do Tribunal.

c. Sucede que o contrato de transporte sub judice foi celebrado no estrangeiro (cfr. documentos 1 a 3 juntos com a Petição Inicial, todos escritos em língua estrangeira), entre duas cidadãs estrangeiras (naturais e residentes na Suíça, cfr. introito da Petição Inicial e Procuração Forense junta com a mesma) e uma companhia aérea com sede no estrangeiro (Suíça – facto público e notório), sendo que o voo contratado também tinha como destino um país estrangeiro (Zurique, Suíça, cfr. artigo 4.º da Petição Inicial e documento 1 junto com a mesma).

d. Dispõe o artigo 59.º do Código de Processo Civil que “os tribunais portugueses são internacionalmente competentes quando se verifique algum dos elementos de conexão referidos nos artigos 62.º e 63.º ou quando as partes lhes tenham atribuído competência nos termos do artigo 94.º”. Assim é “sem prejuízo do que se encontre estabelecido em regulamentos europeus e em outros instrumentos internacionais”.

e. Quer isto dizer que, na análise da competência internacional dos tribunais portugueses, os instrumentos internacionais prevalecem sobre a lei Portuguesa.

f. Ora, sendo o contrato de transporte aéreo a base contratual que sustenta o direito que as Autoras alegam deter contra a Ré, a competência dos tribunais portugueses para julgar a situação em apreço será determinada pela Convenção de Lugano II que tem por objetivo alcançar a aproximação e, conseqüentemente, um nível uniforme de circulação de decisões em matéria civil e comercial entre os Estados-Membros e, inter alia, a Suíça, países que são Parte Contratante na dita Convenção. Regra geral, estabelecida no artigo 2.º da Convenção acima referido, é a de que “as pessoas domiciliadas no território de um Estado vinculado pela presente convenção devem ser demandadas, independentemente da sua nacionalidade, perante os tribunais desse Estado”.

h. Ora, a SWISS tem domicílio em Basileia, Suíça, pelo que serão os tribunais desse país que detêm a competência jurisdicional para julgar o caso dos presentes autos.

i. Esclareça-se que nem o facto de a SWISS ter uma sucursal em Portugal tem qualquer tipo de relevância.

j. Neste sentido, veja-se a sentença recentemente proferida no âmbito do Processo n.º 11141/17.5T8LSB, que correu termos no Juiz 14 do Juízo Local Cível que, num caso em tudo semelhante com o presente, concluiu que “No caso, a Ré Swiss International Air Lines AG tem domicílio (sede) na Suíça e apenas Sucursal em Portugal [cfr. artigo 63º do Regulamento (UE) n.º 1215/2012].

Posto que, o referido normativo não atribui competência internacional aos Tribunais Portugueses.”.

k. Certo é que a regra acima coexiste com outras que, em certos domínios, estabelecem uma alternativa de foro.

l. Vejamos, nomeadamente, a alínea a) do número 1 do artigo 5.º da mesma Convenção, que estabelece que uma pessoa domiciliada no território de um Estado vinculado pela convenção, pode ser demandada perante o tribunal do lugar onde foi ou deva ser cumprida a obrigação em questão.

m. Para efeitos desta disposição, e salvo convenção em contrário, a al. b) clarifica que o lugar de cumprimento da obrigação em questão será, no caso de prestação de serviços, o lugar num Estado vinculado pela presente convenção onde, nos termos do contrato, os serviços foram ou devam ser prestados.

n. Pelo que se verifica que o Tribunal a quo confundiu a disposição legal quando afirma que, por o voo ter partida de Lisboa, os Tribunais portugueses são competentes para conhecer da presente ação.

o. Considerando que a alegada obrigação da Ré seria a de proceder ao transporte das Autoras até Zurique, seria aí, local do aeroporto de destino, o local onde a obrigação deveria ter sido cumprida, tendo sido igualmente em tal local que se deu o incumprimento da mesma, pela não chegada das passageiras na hora programada.

p. Também neste sentido, veja-se a já mencionada sentença do Processo n.º 11141/17.5T8LSB, onde o Tribunal esclarece que “Os Autores alegam que chegaram ao destino final – Eslovénia – com mais de três horas de atraso. É no destino final que se verifica o (alegado) atraso de voo, sendo, para o caso (de atribuição de competência internacional), irrelevante que o mesmo tenha tido origem no voo que partiu do Aeroporto de Lisboa (um dos locais de escala). Flui do exposto que é na Eslovénia que se situa o tribunal do lugar do (in)cumprimento da obrigação que serve de fundamento ao pedido dos Autores (e que no caso também corresponde ao domicílio dos Autores)”.

q. Também neste sentido decidiu a 8ª Secção do Tribunal da Relação de Lisboa onde, num caso em tudo idêntico ao presente, concluiu que “o contrato de transporte aéreo é um contrato de resultado que no caso de transporte aéreo só se considera concluído com a chegada do passageiro ao destino final”.

r. Com efeito, concluiu o Tribunal da Relação de Lisboa que “um atraso deve ser apreciado para efeitos da indemnização prevista no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004, em relação à hora de chegada a esse destino”, pelo que a mesma conclusão se deverá chegar no caso de cancelamento.

s. Pelo que se conclui que a Convenção de Lugano II – que, por força do artigo 59.º do CPC e artigo 8.º, n.º 4 da Constituição da República Portuguesa, tem supremacia sobre as normas internas

Portuguesas – não atribui competência aos Tribunais Portugueses, mas antes aos Tribunais Suíços – que, sublinhe-se, são também os Tribunais do país da nacionalidade e residência das Autoras.

t. Pode retirar-se a mesma conclusão do Decreto-Lei n.º 39/2002 de 27 de novembro que transpõe para a ordem jurídica portuguesa a Convenção de Montreal – Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional – e que se aplica a todas as operações de transporte internacional de pessoas, bagagens ou mercadorias em aeronave efetuadas a título oneroso.

u. Dispõe este conjunto normativo no seu artigo 33.º que a ação por danos emergentes do contrato de transporte aéreo internacional “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”.

v. No presente caso, tanto a “sede da transportadora” como o “local do destino” se situam na Suíça (a saber, e respetivamente, em Basileia e em Zurique), sendo assim inequívoco que são esses os tribunais competentes para apreciar o presente litígio.

w. Aliás, pode mesmo dizer-se que as regras constantes na Convenção de Montreal, enquanto regras especiais, se sobrepõem àquelas constantes na Convenção de Lugano.

x. De facto, muito embora o fundamento do pedido das Autoras seja a indemnização prevista no Regulamento (CE) n.º 261/2004, a Convenção de Montreal “...aplica-se a todas as operações de transporte internacional de pessoas, bagagens ou mercadorias em aeronave efectuadas a título oneroso” (cfr. artigo 1.º, n.º 1).

y. Veja-se, em particular, a regra constante no artigo 29.º da Convenção de Montreal de onde resulta que “No transporte de passageiros, bagagens e mercadorias, as ações por danos, qualquer que seja o seu fundamento, quer este resida na presente Convenção, em contrato, em acto ilícito ou em qualquer outra causa, só podem ser intentadas sob reserva das condições e limites de responsabilidade previstos na presente Convenção...”.

z. Ora, o artigo 33.º da Convenção de Montreal estabelece uma regra de jurisdição aplicável a – nos termos da leitura conjunta do artigo 1.º e 29.º dessa Convenção – todas as ações por danos, qualquer que seja o seu fundamento (i.e. mesmo com fundamento no Regulamento (CE) n.º 261/2004.

aa. Pelo que, inexistindo regra específica no Regulamento (CE) n.º 261/2004 sobre a jurisdição onde devem ser intentadas as ações por danos, não se vê razão para que essa lacuna não seja preenchida com a norma constante no artigo 33.º da Convenção de Montreal.

bb. Assim, apenas se poderá concluir pela competência das

seguintes jurisdições:

(i) Tribunal do domicílio / sede do Réu – nos termos do artigo 2.º da Convenção de Lugano e/ou artigo 33.º da Convenção de Montreal, ou

(ii) Tribunal onde a obrigação foi ou deve ser cumprida – i.e. o lugar de destino do voo – nos termos do artigo 5.º da Convenção de Lugano e/ou artigo 33.º da Convenção de Montreal, ou

(iii) Tribunal do local do estabelecimento em que tenha sido celebrado o contrato – nos termos do artigo 33.º da Convenção de Montreal.

cc. Pelo que, quer num caso, quer no outro, será competente a jurisdição Suíça – tanto lugar da sede social da Ré (Basileia), como lugar do destino do voo (Zurique), como lugar do estabelecimento em que foi celebrado o contrato (atendendo à língua em que estão redigidos os documentos apresentados e à nacionalidade e residência das Autoras, tudo leva a crer que terá sido celebrado no local do seu domicílio: Suíça).

dd. Neste sentido, reitera-se que não podem as Autoras vir alegar que a ação é dirigida à sucursal portuguesa da Ré, porquanto em momento algum logram provar que esta teve qualquer intervenção na alegada celebração do contrato cujo alegado incumprimento é objeto do presente processo.

ee. Assim, decidiu igualmente erradamente o Tribunal a quo ao considerar aplicável a regra constante no n.º 2 do artigo 81.º do CPC na medida em que, contrariamente ao alegado pelo douto Tribunal, a sua aplicação está limitada pelas regras constantes nas já mencionadas Convenções de Lugano II e/ou Montreal.

ff. De facto, existem jurisdições de maior conexão do que a jurisdição Portuguesa com os factos em apreço, tal como a jurisdição Suíça – local da sede da RÉ, do aeroporto do destino e local da nacionalidade e residência das Autoras – uma vez que a Representação Portuguesa da Ré em nada interveio ou mediou em relação aos factos em apreço.

gg. A apreciação dos factos por um Tribunal Português ao invés de um Tribunal Suíço resultaria num grave prejuízo para o exercício do direito de defesa da Ré.

hh. Nem se diga que os tribunais portugueses são competentes nos termos da alínea c) do artigo 62.º do Código de Processo Civil.

ii. Dispõe a alínea c) do artigo 62.º do Código de Processo Civil que os tribunais portugueses são internacionalmente competentes quando o direito invocado não possa tornar-se efetivo senão por meio de ação proposta em território português ou se verifique para o autor dificuldade apreciável na propositura da ação no estrangeiro, desde que entre o objeto do litígio e a ordem jurídica portuguesa haja um elemento ponderoso de conexão, pessoal ou real.

jj. O critério constante na alínea c) foi cuidadosamente descrito

no Acórdão de 11 de novembro de 2014 do Tribunal da Relação do Porto, no âmbito do Processo n.º 1628/12.1TMPRT-A.P1 (Relator Ana Lucinda Cabral), tendo o Tribunal esclarecido que “Elege-se aqui o denominado critério da necessidade segundo o qual a acção pode ser instaurada nos tribunais portugueses quando uma situação jurídica, que apresenta uma ponderosa conexão, pessoal ou real, com o território português, só possa ser reconhecida em acção proposta nos tribunais nacionais.” (sublinhado e negrito nosso).

kk. Atentos os factos sub judice e o tribunal efetivamente competente (tribunal Suíço), não se pode concluir que o direito apenas se possa efetivar por meio de ação proposta em Portugal, nem que constitua para as Autoras uma dificuldade apreciável na sua propositura, tanto que tal nem foi invocado pelo mesmo.

ll. Aliás, considerando que as Autoras têm nacionalidade e residência na Suíça – cfr. resulta do introito da Petição Inicial e das Procurações Forenses juntas aos autos – é lógico e expectável que seja do interesse das Autoras a propositura da ação em tribunais que se situem fisicamente mais próximos da sua residência, como sejam os tribunais Suíços.

mm. Assim, não sendo os tribunais portugueses internacionalmente competentes para julgar o presente litígio, o Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa deve abster-se de conhecer do mérito da causa por verificação de uma exceção dilatória, nos termos da alínea a) do número 1 do artigo 278.º do Código de Processo Civil, resultando assim na absolvição da instância.

6- Não foram apresentadas contra-alegações.

II-Fundamentação.

1-Objecto do Recurso.

É sabido que o objecto do recurso é balizado pelo teor do requerimento de interposição (artº 635º nº 2 do CPC/13) pelas conclusões (artºs 635º nº 4, 639º nº 1 e 640º do CPC/13) pelas questões (eventualmente) suscitadas pelo recorrido nas contra-alegações em oposição àquelas, ou por ampliação (artº 636º CPC/13) e sem embargo de eventual recurso subordinado (artº 633º CPC/13) caso o aja e ainda pelas questões de conhecimento oficioso cuja apreciação ainda não se mostre precludida.

Assim, em face das conclusões apresentadas pela é a seguinte as questão que importa analisar e decidir:

- Se os tribunais portugueses são internacionalmente competentes para apreciar e decidir a acção.

Vejamos.

2- Factualidade relevante.

Com relevo para a decisão do recurso importa considerar a factualidade mencionada no Relatório que antecede.

3- Questão Prévia.

A acção foi instaurada contra Swiss- International Air Lines Agl (Swiss Internacional Air Lines, SA) – Sucursal em Portugal. Contestou, intervindo assim no processo, a administração principal, a Swiss Internacional Air Lines, com sede na Suíça. O artº 13º do CPC/13, relativo à personalidade judiciária das sucursais, estabelece no seu nº 2 que *“Se a administração principal tiver sede ou domicílio em país estrangeiro, as sucursais, agências, filiais, delegações ou representações estabelecidas em Portugal podem demandar e ser demandadas, ainda que a acção derive de facto praticado por aquela, quando a obrigação tenha sido contraída com um português ou com um estrangeiro domiciliado em Portugal”*.

No caso em apreço, a administração principal tem sede na Suíça (facto não contestado) e a obrigação resultante da celebração do contrato de transporte aéreo não foi contraída com português nem as autoras, de nacionalidade suíça, têm domicílio em Portugal. Assim, à primeira vista, a ré carecia de personalidade judiciária. Porém, conforme decorre do artº 14º do CPC/13, *“A falta de personalidade das sucursais...pode ser sanada mediante a intervenção da administração principal e a ratificação ou repetição do processo.”*

Ora, no caso dos autos verifica-se que a citação foi remetida para o domicílio da sucursal em Portugal, mas quem contestou, intervindo assim, logo de início, nos autos, foi a administração principal.

Assim, face à doutrina resultante do preceito, aliás introduzida pela reforma de 95, deve considerar-se suprida e sanada a falta de personalidade da ré sucursal.

4-A questão jurídica.

As autoras baseiam a sua pretensão invocando o regime jurídico que resulta do Regulamento (CE) nº 261/2004, do Parlamento e do Conselho, de 11 de Fevereiro de 2004.

Nas suas conclusões, a ré/apelante invoca esse Regulamento, a Convenção de Lugano II e ainda a Convenção de Montreal. O tribunal *a quo* fundamentou a sua decisão com os seguintes argumentos:

“No caso sub judice, as autoras pedem a condenação da ré a pagar-lhes uma indemnização em virtude de cancelamento/atraso do voo que contrataram com aquela e que a mesma tinha previsto efectuar, com partida do Aeroporto de Lisboa e chegada prevista ao Aeroporto de Zurique.

Ora, nos termos do Regulamento (CE) n.º 1215/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de Dezembro de 2014, atento o disposto no artigo 7º, nº1 alíneas a) e b) o pedido de indemnização ao abrigo do Regulamento (CE) nº261/2004 do Parlamento Europeu e o do Conselho, de 11 de Fevereiro de 2004,

pode ser apresentado, à escolha das autoras, perante o tribunal do lugar onde foi ou deva ser cumprida a obrigação em questão, que, no caso da prestação de serviços, o lugar num Estado-Membro onde, nos termos do contrato, os serviços foram ou devam ser prestados – que é Lisboa – local onde se verificou o facto que originou o cancelamento/atraso.

Pese embora o Acórdão do Tribunal de Justiça (Quarta Secção) de 9 de Julho de 2009, Processo C-204/08, ECLI:EU:C:2009:439, se tenha pronunciado nuclearmente sobre a questão da pluralidade de voos, o certo é que não deixa de ser pertinente para o caso em apreço ao considerar que “(...) o lugar da sede ou do estabelecimento principal da companhia aérea em causa não apresenta a necessária conexão estreita com o contrato (...)” e que “os únicos lugares que apresentam uma conexão directa com os referidos serviços, prestados no cumprimento das obrigações decorrentes do objecto do contrato, são os de partida e de chegada do avião, sendo certo que a expressão «lugares de partida e de chegada» deve ser entendida como os que estão estipulados no contrato de transporte em causa (...).” Em conformidade com este entendimento, e ponderando que, como já referido, o transporte aéreo em apreço nos autos, de acordo com a exposição dos factos das autoras partiu de Lisboa com destino a Zurique, este Tribunal é competente para conhecer da presente acção, por corresponder ao local de partida do avião. Em suma, e de qualquer forma, como decorre dos factos essenciais que integram a causa de pedir os mesmos foram praticados em Portugal e, concretamente, em Lisboa, e por outro lado, a ré tem Sucursal em Portugal, razão pela qual também nos termos do artigo 81º, nº2 do CPC, este Tribunal seria competente para apreciar a causa.

Impõe-se, assim, concluir que nos termos do artigo 62º, alíneas a) e b) do Código de Processo Civil, os Tribunais Portugueses são internacionalmente competentes para conhecer do pleito.”

Pois bem, antes de mais, importa perceber qual o regime jurídico aplicável.

Vejamos

Regulamento (CE) nº 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Fevereiro de 2004.

De acordo com o Considerando 1 deste Regulamento “A acção da Comunidade no domínio do transporte aéreo deve ter ... por objectivo garantir um elevado nível de protecção dos passageiros e ... as exigências dos consumidores em geral”.

O Considerando 6 determina que “A protecção concedida aos passageiros que partem de um aeroporto situado num Estado-Membro deve ser alargada aos que partem de um aeroporto situado num país terceiro com destino num aeroporto situado num Estado-Membro, sempre que o voo for operado por uma transportadora aérea comunitária.”

No Considerando 13 é referido que “Os passageiros cujos voos

sejam cancelados deverão poder ser reembolsados do pagamento dos seus bilhetes ou ser reencaminhados em condições satisfatórias e deverão receber assistência adequada enquanto aguardam um voo posterior”.

O artº 1º do Regulamento estabelece, quanto ao respectivo Objecto, que *“1-O presente regulamento estabelece, nas condições a seguir especificadas, os direitos mínimos dos passageiros, em caso de: b) Cancelamento de voos.”*

O artº 3º desse Regulamento, quanto ao respectivo âmbito de aplicação, determina:

“1-O presente regulamento aplica-se Ao passageiro que parte de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro a que o Tratado se aplica; (...) “2- O disposto no nº 1 aplica-se aos passageiros que: a) Tenham uma reserva confirmada para o voo em questão e, salvo no caso de cancelamento a que se refere o artº 5º, se apresentarem a registo; (...) “5- O presente regulamento aplica-se a qualquer transportadora aérea operadora que forneça transporte de passageiros abrangidos pelos nºs 1 e 2”.

Portanto, destes normativos resulta que o Regulamento em questão - Regulamento (CE) nº 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Fevereiro de 2004 – é aplicável ao caso dos autos pela circunstância de o voo em causa partir de aeroporto (de Lisboa) situado em território de um Estado-Membro. Isto, apesar de as autoras residirem em país terceiro e a ré ter a sua administração principal e sede também nesse país terceiro.

Isto em termos substantivos.

Vejamos agora se se aplica ao caso em análise o Regulamento (UE) nº 1215/12, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de Dezembro, relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e á execução de decisões em matéria civil e comercial.

Pois bem, de acordo com o Considerando (15) desse regulamento *“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, excepto nalgumas situações bem definidas em que a matéria em litígio ou a autonomia das partes justifiquem um critério de conexão diferente. No respeitante às pessoas colectivas, o domicílio deve ser definido de forma autónoma, de modo a aumentar a transparência das regras comuns e evitar conflitos de jurisdição.”*

No Considerando (16) é referido *“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. Este elemento é*

especialmente importante nos litígios relativos a obrigações extracontratuais decorrentes de violações da privacidade e de direitos de personalidade, incluindo a difamação.”

De acordo com o artº 4º nº 1 deste Regulamento, *“1-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”.*

Por sua vez, o artº 6º nº 1 do Regulamento estabelece: *“. Se o requerido não tiver domicílio num Estado-Membro, a competência dos tribunais de cada Estado-Membro é, sem prejuízo do artigo 18.º, n.º 1, do artigo 21.º, n.º 2, e dos artigos 24.º e 25.º, regida pela lei desse Estado-Membro.”*

Ora, deste preceito decorre que as regras do Regulamento (UE) nº 1215/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de Dezembro, não são aplicáveis ao caso dos autos visto que nenhuma das partes tem domicílio num Estado-Membro. As normas de competência desse Regulamento aplicam-se desde que o demandado tenha domicílio num Estado-Membro (cf. acórdão do TRP, 01/06/2017, Aristides Rodrigues de Almeida, www.dgsi.pt).

Nem para ao caso dos autos tem aplicação a norma do artº 7 do Regulamento, referida na decisão sob recurso, porque tem como pressuposto a domiciliação num Estado-Membro e, como vimos, a Suíça é um estado não membro da União Europeia.

Portanto e concluindo: o Regulamento (UE) nº 1215/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de Dezembro, não é aplicável ao caso dos autos.

Quanto à Convenção de Lugano II.

Assinada em Lugano em 30 de Outubro de 2007, entre os Países da União Europeia, a Suíça, a Noruega e a Islândia, relativa à Competência Judiciária, ao Reconhecimento e à Execução de Decisões em matéria civil e comercial, é aplicável desde 27 de Novembro de 2009.

Entrou em vigor entre a União Europeia e a Suíça em 01 de Maio de 2011.

Como é sabido, a Convenção visa atingir o mesmo grau de circulação de decisões judiciais entre os países da União Europeia, a Suíça, a Noruega e a Islândia.

Aplica-se em matéria civil e comercial independentemente da natureza da decisão (artº 1º nº 1). E são excluídas da sua aplicação as matérias mencionadas nas alíneas a) a d) do nº 2 do artº 1º.

O artº 2º nº 1 estabelece a *regra geral de competência*: *“1-Sem prejuízo do disposto na presente convenção, as pessoas domiciliadas no território de um Estado vinculado pela presente convenção devem ser demandadas, independentemente da sua nacionalidade, perante os tribunais desse Estado.”*

Portanto, a convenção exige que, em geral, as pessoas

domiciliadas num Estado vinculado pela convenção sejam demandadas nesse Estado, independentemente da sua nacionalidade.

Porém, a convenção prevê regras especiais de competência em determinadas matérias, de entre as quais relativas a Contratos: tem competência o tribunal do lugar onde foi ou devia ser cumprida a obrigação contratual (artº 5º, proémio e nº 1, al. a)). Sendo que, salvo convenção em contrário, o lugar de cumprimento da obrigação, no caso de prestação de serviços é o lugar, num Estado vinculado onde, nos termos do contrato, os serviços foram ou deviam ser prestados (artº 5º, nº 1, al. b), 2º§. E tratando-se de litígio relativo à exploração de uma sucursal, de uma agência ou qualquer outro estabelecimento, perante o tribunal do lugar da sua situação (artº 5º nº 5).
Por conseguinte, as regras sobre competência estabelecidas na Convenção de Lugano II são aplicáveis ao caso em apreço.

Por outro lado, salvo o devido respeito, contrariamente o que defende a ré/apelante, não tem aplicação, ao caso em apreço, a regra de competência do artº 33º da Convenção de Montreal (transposta para a ordem jurídica de Portugal pelo DL 39/2002, de 27 de Novembro) relativa ao estabelecimento da competência para a acção por danos, por existem normas especiais (lex specialis) estabelecidas, quanto aos Estados-Membros e à Suíça, relativamente à competência em matéria civil e comercial, como vimos anteriormente, previstas na Convenção de Lugano II. Pois bem, como verificamos acima, tratando-se de conflitos em matéria contratual – e estão em causa contratos de transporte aéreo – a parte pode ser demandada perante o tribunal do lugar onde, nos termos do contrato, os serviços foram ou deviam ser prestados (artº 4º nº 1, al. b), § 2º da Convenção de Lugano II), afastando-se assim a regra do domicílio do demandado. Segundo a apelante, uma vez que a obrigação da ré seria a de proceder ao transporte das autoras até Zurique, sendo aí o local do aeroporto de destino é esse o local onde a obrigação devia ter sido cumprida, sendo nesse local que se deu o incumprimento pela não chegada das autoras passageiras na hora programada. Será assim?

Entendemos que não.

Na verdade, há que distinguir entre “*Atrasos*” a que se reporta o artº 6º do Regulamento (CE) 261/2004, do Parlamento e do Conselho, de 11/02/2004 e, “*Cancelamento*”, referido no artº 5 desse mesmo Regulamento (CE) 261/2004.

Com efeito, o conceito de “*Cancelamento*” vem definido no artº 2º, al. I) do Regulamento (CE) 261/2004, como “...a não realização de um voo que anteriormente estava programado e em que pelo menos um lugar foi reservado.”

Já por “*Atrasos*” entende-se a partida em momento posterior à

hora programada.

O *Cancelamento* corresponde a um *não cumprimento* de um específico contrato de transporte aéreo. O *Atraso* corresponde a um retardamento temporário daquele específico contrato de transporte; neste, o específico contrato de transporte aéreo é cumprido.

Ora, o *Cancelamento* do voo, enquanto *não cumprimento* de um concreto contrato de transporte aéreo, ocorre no local de início do voo ou local de partida e não local de destino.

Assim, o local onde o serviço de transporte aéreo devia ser prestado coincide, em caso de *Cancelamento* do voo, com o local de partida desse voo que não se realizará. E justamente por isso, não fará sentido, eleger como elemento relevante de conexão, o local de destino desse voo cancelado.

Aliás, note-se que o legislador comunitário deu especial relevância ao *aeroporto de partida*, para efeitos de conferir protecção jurídica aos passageiros, elegendo mesmo esse elemento de conexão – *aeroporto de partida* – como definidor do âmbito de aplicação do Regulamento (CE) 261/2004, como prevê expressamente o artº 3º nº 1, al. a) desse Regulamento.

Assim, para efeitos de *cancelamento de voo* com partida do aeroporto de Lisboa e destino à Suíça – países partes da Convenção de Lugano II – o *elemento de conexão* relevante para definir a *competência internacional* dos tribunal é o *aeroporto de partida* visto que é neste que o serviço deixou de ser prestado.

Deste modo, resta concluir que o tribunal de Lisboa é internacionalmente competente para conhecer da acção.

O recurso improcede, mantendo-se a decisão recorrida embora com fundamentação diversa.

III-Decisão.

Em face do exposto, decidem na 6ª Secção Cível do Tribunal da Relação de Lisboa em julgar improcedente o recurso, mantendo a decisão recorrida embora com diferente fundamento.

Custas no recurso: pela apelante.

Lisboa, 16/05/2019

Adeodato Brotas

Gilberto Jorge

Maria de Deus Correia