Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Primeira Secção)

7 de novembro de 2019*

«Reenvio prejudicial — Cooperação judiciária em matéria civil — Competência judiciária, reconhecimento e execução de decisões em matéria civil e comercial — Regulamento (UE) n.º 1215/2012 — Artigo 7.º, n.º 1, alínea a) — Tribunal competente em matéria contratual — 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 — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Artigos 5.º, 7.º, 9.º e 12.º — Convenção de Montreal — Competência — Artigos 19.º e 33.º — Pedido de indemnização e de ressarcimento do dano resultante do cancelamento e do atraso dos voos»

No processo C-213/18,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Tribunale ordinario di Roma (Tribunal de Primeira Instância de Roma, Itália), por Decisão de 26 de fevereiro de 2018, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 26 de março de 2018, no processo

Adriano Guaitoli,

Concepción Casan Rodriguez,

Alessandro Celano Tomassoni,

Antonia Cirilli,

Lucia Cortini,

Mario Giuli,

Patrizia Padroni

contra

easyJet Airline Co. Ltd,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Primeira Secção),

composto por: J.-C. Bonichot, presidente de secção, M. Safjan (relator) e L. Bay Larsen, juízes,

advogado-geral: H. Saugmandsgaard Øe,

secretário: A. Calot Escobar,

* Língua do processo: italiano.

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

– em representação de A. Guaitoli, A. C. Tomassoni, M. Giuli, C. C. Rodriguez, A. Cirilli, L. Cortini e P. Padroni, por A. Guaitoli e G. Guaitoli, avvocati,

– em representação da easyJet Airline Co. Ltd, por G. d'Andria, avvocato,

– em representação do Governo italiano, por G. Palmieri, na qualidade de agente, assistida por F. De Luca, avvocato dello Stato,

– em representação da Comissão Europeia, por M. Heller, N. Yerrell e L. Malferrari, na qualidade de agentes,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 20 de junho de 2019,

profere o presente

Acórdão

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 33.º 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 (JO 2001, L 194, p. 38, a seguir «Convenção de Montreal»), 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), e do Regulamento (UE) n.º 1215/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2012, relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial (JO 2012, L 351, p. 1).

2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe Adriano Guaitoli, Alessandro Celano Tomassoni, Mario Giuli, Concepción Casan Rodriguez, Antonia Cirilli, Lucia Cortini e Patrizia Padroni à easyJet Airline Co. Ltd a propósito de um pedido de indemnização do dano resultante do cancelamento de um voo e do atraso de outro voo.

Quadro jurídico

Direito internacional

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

4 O artigo 19.º desta convenção, sob a epígrafe «Atrasos», dispõe:

«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.»

5 O artigo 33.º da referida convenção, sob a epígrafe «Jurisdição», dispõe:

«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.»

Direito da União

Regulamento n.º 261/2004

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

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

a) Recusa de embarque contra sua vontade;

b) Cancelamento de voos;

c) Atraso de voos.»

7 O artigo 5.º deste regulamento, sob a epígrafe «Cancelamento», dispõe:

«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, salvo se:
   i) tiverem sido informados do cancelamento pelo menos duas semanas antes da hora programada de partida, ou
   ii) tiverem sido informados do cancelamento entre duas semanas e sete dias antes da hora programada de partida e se lhes tiver sido oferecido reencaminhamento que lhes permitisse partir até duas horas antes da hora programada de partida e chegar ao destino final até quatro horas depois da hora programada de chegada, ou
   iii) tiverem sido informados do cancelamento menos de sete dias antes da hora programada de partida e se lhes tiver sido oferecido reencaminhamento que lhes permitisse partir até uma hora antes da hora programada de partida e chegar ao destino final até duas horas depois da hora programada de chegada.

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

3. A transportadora aérea operadora não é obrigada a pagar uma indemnização nos termos do artigo 7.º, se puder provar que o cancelamento se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.

4. O ónus da prova relativamente à questão de saber se e quando foi o passageiro informado do cancelamento, recai sobre a transportadora aérea operadora.»

8 O artigo 7.º do mesmo regulamento, sob a epígrafe «Direito a indemnização», prevê:

«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.

2. Quando for oferecido aos passageiros reencaminhamento para o seu destino final num voo alternativo nos termos do artigo 8.º, cuja hora de chegada não exceda a hora programada de chegada do voo originalmente reservado:

a) Em duas horas, no caso de quaisquer voos até 1 500 quilómetros; ou

b) Em três horas, no caso de quaisquer voos intracomunitários com mais de 1 500 quilómetros e no de quaisquer outros voos entre 1 500 e 3 500 quilómetros; ou

c) Em quatro horas, no caso de quaisquer voos não abrangidos pelas alíneas a) ou b),

a transportadora aérea operadora pode reduzir a indemnização fixada no n.º 1 em 50 %.

3. A indemnização referida no n.º 1 deve ser paga em numerário, através de transferência bancária eletrónica, de ordens de pagamento bancário, de cheques bancários ou, com o acordo escrito do passageiro, através de vales de viagem e/ou outros serviços.

4. As distâncias referidas nos n.ºs 1 e 2 devem ser medidas pelo método da rota ortodrómica.»

9 Nos termos do artigo 9.º do Regulamento n.º 261/2004, sob a epígrafe «Direito a assistência»:

«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.

3. Ao aplicar o presente artigo, a transportadora aérea operadora deve prestar especial atenção às necessidades das pessoas com mobilidade reduzida e de quaisquer acompanhantes seus, bem como às necessidades das crianças não acompanhadas.»

10 O artigo 12.º deste regulamento, sob a epígrafe «Indemnização suplementar», dispõe, no seu n.º 1:

«O presente regulamento aplica-se sem prejuízo dos direitos dos passageiros a uma indemnização suplementar. A indemnização concedida ao abrigo do presente regulamento pode ser deduzida dessa indemnização.»

Regulamento n.º 1215/2012

11 O capítulo II do Regulamento n.º 1215/2012, sob a epígrafe «Competência», está dividido em dez secções, em que a primeira, segunda e quarta se intitulam, respetivamente, «Disposições gerais», «Competências especiais» e «Competência em matéria de contratos de consumo».

12 O artigo 4.º deste regulamento, que figura na secção 1 do seu capítulo II, estabelece, no seu n.º 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.»

13 Nos termos do artigo 7.º do referido regulamento, que figura na secção 2 desse capítulo II:

«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 prestação de serviços, o lugar num Estado-Membro onde, nos termos do contrato, os serviços foram ou devam ser prestados;

[…]»

14 O artigo 17.º do mesmo regulamento, que faz parte da secção 4 do seu capítulo II, prevê regras de competência em matéria de contratos de consumo que, no entanto, não se aplicam, nos termos do n.º 3 desse artigo, ao contrato de transporte, com exceção dos contratos de fornecimento de uma combinação de viagem e alojamento por um preço global.

15 No capítulo VI do Regulamento n.º 1215/2012, sob a epígrafe «Disposições transitórias», figura o artigo 66.º, que dispõe, no seu n.º 1:

«O presente regulamento aplica-se apenas às ações judiciais intentadas, aos instrumentos autênticos formalmente redigidos ou registados e às transações judiciais aprovadas ou celebradas em 10 de janeiro de 2015 ou em data posterior.»

16 Nos termos do artigo 67.º deste regulamento, que faz parte do seu capítulo VII, intitulado «Relação com os outros instrumentos»:

«O presente regulamento 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.»

17 O artigo 71.º do referido regulamento, que faz parte do mesmo capítulo VII, prevê, no seu n.º 1:

«O presente regulamento 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.»

Regulamento (CE) n.º 44/2001

18 O artigo 5.º 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), que faz parte da secção 2, intitulada «Competências especiais», do capítulo II deste regulamento, ele próprio com o título «Competência», tem a seguinte redação:

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

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

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

   – no caso da prestação de serviços, o lugar num Estado-Membro onde, nos termos do contrato, os serviços foram ou devam ser prestados;
   c) Se não se aplicar a alínea b), será aplicável a alínea a);

[…]»

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

19 Os demandantes no processo principal celebraram um contrato de transporte aéreo com a easyJet Airline, uma transportadora aérea com sede no Reino Unido, relativo a um voo de ida de Roma Fiumicino (Itália) para Corfu (Grécia) em 4 de agosto de 2015, às 20 h 20 m, e um voo de regresso de Corfu para Roma Fiumicino em 14 de agosto de 2015, às 23 h 25 m.

20 Foi anunciado que o voo de ida estava atrasado, tendo acabado por ser cancelado e adiado para o dia seguinte. Não foi oferecido aos demandantes no processo principal embarque num voo de outra companhia, nem possibilidade de fazerem uma refeição completa ou ligeira, nem qualquer outra forma de assistência, de indemnização ou de reembolso, apesar do pedido formal apresentado nesse sentido à easyJet Airline.

21 Por sua vez, o voo de regresso sofreu um atraso superior a duas horas e inferior a três horas.

22 Em 28 de junho de 2016, os demandantes no processo principal, domiciliados em Roma (Itália), intentaram uma ação no Tribunale ordinario di Roma (Tribunal de Primeira Instância de Roma, Itália) com vista a obter a condenação da easyJet Airline no pagamento das indemnizações previstas nos artigos 5.º, 7.º e 9.º do Regulamento n.º 261/2004, bem como no ressarcimento dos danos patrimoniais suplementares e dos danos não patrimoniais decorrentes do incumprimento da easyJet Airline das suas obrigações contratuais.

23 A easyJet Airline arguiu duas exceções de incompetência do órgão jurisdicional onde foi intentada a ação, a primeira baseada no valor da causa, a segunda nas regras de competência territorial.

24 Embora o Tribunale ordinario di Roma (Tribunal de Primeira Instância de Roma) tenha julgado improcedente a primeira exceção de incompetência, salientou, no que respeita à segunda, que a sua competência dependia do direito aplicável — direito nacional ou direito da União — e da interpretação deste.

25 A este respeito, o órgão jurisdicional de reenvio coloca, antes de mais, a questão de saber se a Convenção de Montreal é aplicável ao litígio no processo principal, pelo menos a uma parte deste, ou se o referido litígio é exclusivamente abrangido pelo Regulamento n.º 261/2004.

26 Em seguida, no caso de uma aplicação exclusiva ou parcial da Convenção de Montreal, o órgão jurisdicional de reenvio interroga-se sobre se a regra que figura no artigo 33.º desta se limita, como declarou a Corte di cassazione (Tribunal de Cassação, Itália), a designar o Estado competente, ou se, o que parece ser o caso, esta regra rege igualmente a designação do órgão jurisdicional competente nesse Estado.

27 O órgão jurisdicional de reenvio sublinha que só será competente para conhecer do litígio no processo principal, em aplicação das regras de processo civil nacionais, no caso de se considerar que a Convenção de Montreal lhe é exclusivamente aplicável e que o artigo 33.º desta convenção deve ser interpretado no sentido de que designa apenas o Estado competente. Caso contrário, o referido litígio será da competência do Tribunale di Civitavecchia (Tribunal de Primeira Instância de Civitavecchia, Itália), em cuja circunscrição se situa o aeroporto de partida do voo de ida e de chegada do voo de regresso.

28 Nestas circunstâncias, o Tribunale ordinario di Roma (Tribunal de Primeira Instância 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?

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]?»

Quanto às questões prejudiciais

Observações preliminares

29 Há que precisar que, ainda que, nas suas questões prejudiciais, o órgão jurisdicional de reenvio tenha formalmente referido o Regulamento n.º 44/2001, são as disposições do Regulamento n.º 1215/2012 que, em conformidade com o seu artigo 66.º, n.º 1, são aplicáveis *ratione temporis* no processo principal. Com efeito, a ação submetida à apreciação do órgão jurisdicional de reenvio foi intentada após 10 de janeiro de 2015.

30 Por outro lado, como resulta de jurisprudência constante, a circunstância de o referido órgão jurisdicional ter formulado o seu pedido de decisão prejudicial com base em certas disposições do Regulamento n.º 44/2001 não obsta a que o Tribunal de Justiça forneça a esse órgão jurisdicional todos os elementos de interpretação que possam ser úteis para a decisão do processo que lhe foi submetido, quer esse órgão jurisdicional lhes tenha ou não feito referência no enunciado das suas questões (v., por analogia, Acórdão de 6 de junho de 2019, Weil, C-361/18, EU:C:2019:473, n.º 26).

31 Além disso, importa recordar que, uma vez que o Regulamento n.º 1215/2012 revoga e substitui o Regulamento n.º 44/2001, que por sua vez substituiu a Convenção de 27 de setembro de 1968, relativa à Competência Jurisdicional e à Execução de Decisões em Matéria Civil e Comercial (JO 1972, L 299, p. 32), a interpretação fornecida pelo Tribunal de Justiça no que respeita às disposições deste último instrumento jurídico é igualmente válida para o Regulamento n.º 1215/2012, quando estas disposições possam ser qualificadas de equivalentes (v., neste sentido, Acórdão de 29 de julho de 2019, Tibor-Trans, C-451/18, EU:C:2019:635, n.º 23).

32 Por último, como resulta do pedido de decisão prejudicial, os demandantes no processo principal pedem tanto a indemnização fixa e o reembolso das despesas previstos nos artigos 7.º e 9.º do Regulamento n.º 261/2004 como a indemnização suplementar prevista no artigo 12.º desse regulamento, a saber, o ressarcimento dos danos patrimoniais suplementares e do dano não patrimonial alegadamente sofrido. Na medida em que a indemnização suplementar é regida pela Convenção de Montreal (v., neste sentido, Acórdão de 13 de outubro de 2011, Sousa Rodríguez e o., C-83/10, EU:C:2011:652, n.º 38), daqui decorre que, num litígio como o que está em causa no processo principal, existem dois regimes de responsabilidade da transportadora aérea relativamente aos passageiros, um baseado no Regulamento n.º 261/2004 e o outro na Convenção de Montreal.

Quanto à primeira questão

33 Com a sua primeira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber, em substância, se o artigo 7.º, n.º 1, o artigo 67.º e o artigo 71.º, n.º 1, do Regulamento n.º 1215/2012, bem como o artigo 33.º da Convenção de Montreal, devem ser interpretados no sentido de que o órgão jurisdicional de um Estado-Membro chamado a pronunciar-se sobre uma ação destinada a obter, simultaneamente, o respeito dos direitos fixos e uniformizados previstos pelo Regulamento n.º 261/2004 e o ressarcimento de um dano suplementar abrangido pelo âmbito de aplicação da Convenção de Montreal deve apreciar a sua competência, quanto ao primeiro pedido, à luz do artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 1215/2012 e, quanto ao segundo, à luz do artigo 33.º dessa convenção.

34 Quanto à competência para conhecer de pedidos como os que estão em causa no processo principal, o Tribunal de Justiça já precisou 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 n.º 261/2004, os quais devem ser examinados à luz do Regulamento n.º 44/2001 (v., neste sentido, Acórdão de 10 de março de 2016, Flight Refund, C-94/14, EU:C:2016:148, n.º 46 e jurisprudência referida).

35 O mesmo se aplica no âmbito de um litígio, como o do processo principal, em que os pedidos dos demandantes se baseiam tanto nas disposições do Regulamento n.º 261/2004 como na Convenção de Montreal.

36 Além disso, o artigo 67.º e o artigo 71.º, n.º 1, do Regulamento n.º 1215/2012 permitem a aplicação de regras de competência judiciária relativas a matérias específicas contidas, respetivamente, em atos da União ou em convenções em que os Estados-Membros são partes. Dado que o transporte aéreo constitui uma dessas matérias específicas, as regras de competência previstas pela Convenção de Montreal devem poder aplicar-se no âmbito regulamentar do mesmo.

37 Nestas condições, no que respeita, por um lado, aos pedidos baseados nos artigos 5.º, 7.º e 9.º do Regulamento n.º 261/2004, o órgão jurisdicional de reenvio deve verificar, para conhecer do litígio que lhe foi submetido, a sua própria competência em conformidade com o Regulamento n.º 1215/2012.

38 A este respeito, há que recordar que, com a preocupação de reforçar a proteção jurídica das pessoas estabelecidas na União, permitindo simultaneamente ao requerente identificar facilmente o órgão jurisdicional a que se pode dirigir e ao requerido prever razoavelmente aquele em que pode ser demandado, as regras de competência constantes do Regulamento n.º 1215/2012 articulam-se, com este fim, em redor da competência de princípio do tribunal do domicílio do requerido, enunciada no artigo 4.º desse regulamento e completada com competências especiais (v., por analogia, Acórdão de 3 de maio de 2007, Color Drack, C-386/05, EU:C:2007:262, n.ºs 20 e 21).

39 Assim, a regra da competência do tribunal do domicílio do requerido é completada, no artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 1215/2012, com uma regra de competência especial em matéria contratual que tem como fundamento a existência de um elemento de conexão estreito entre o contrato e o tribunal chamado a decidir do mesmo (v., por analogia, Acórdão de 3 de maio de 2007, Color Drack, C-386/05, EU:C:2007:262, n.º 22).

40 Nos termos da referida regra, o requerido também pode ser demandado no tribunal do lugar onde a obrigação que serve de fundamento ao pedido foi ou deve ser cumprida, presumindo-se que este tribunal tem um elemento de conexão estreito com o contrato (v., por analogia, Acórdão de 3 de maio de 2007, Color Drack, C-386/05, EU:C:2007:262, n.º 23).

41 Por outro lado, ainda que as disposições da secção 4 do capítulo II do Regulamento n.º 1215/2012, relativa à «Competência em matéria de contratos de consumo», estabeleçam igualmente uma regra de competência especial em benefício dos consumidores, há que salientar que o artigo 17.º, n.º 3, deste regulamento refere que esta 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» (Acórdão de 11 de abril de 2019, Ryanair, C-464/18, EU:C:2019:311, n.º 28).

42 No domínio dos transportes aéreos, resulta da jurisprudência do Tribunal de Justiça que a regra de competência especial em matéria de prestação de serviços, prevista no artigo 7.º, n.º 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento n.º 1215/2012, designa como competente para conhecer de um pedido de indemnização baseado num contrato de transporte aéreo de pessoas, à escolha do requerente, o órgão jurisdicional em cuja jurisdição se situa o lugar de partida ou o lugar de chegada

do avião, tal como esses lugares são estipulados nesse contrato de transporte (v., por analogia, Acórdãos de 9 de julho de 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, n.os 43 e 47, e de 11 de julho de 2018, Zurich Insurance e Metso Minerals, C-88/17, EU:C:2018:558, n.º 18).

43 Por outro lado, quanto aos pedidos baseados nas disposições da Convenção de Montreal, nomeadamente no seu artigo 19.º, relativo ao ressarcimento dos danos causados pelo atraso dos voos, o órgão jurisdicional de reenvio deve determinar a sua competência para decidir sobre essa parte da ação à luz do artigo 33.º da referida convenção.

44 Resulta do que precede que o artigo 7.º, n.º 1, o artigo 67.º e o artigo 71.º, n.º 1, do Regulamento n.º 1215/2012, bem como o artigo 33.º da Convenção de Montreal, devem ser interpretados no sentido de que o órgão jurisdicional de um Estado-Membro chamado a pronunciar-se sobre uma ação destinada a obter, simultaneamente, o respeito dos direitos fixos e uniformizados previstos pelo Regulamento n.º 261/2004 e o ressarcimento de um dano suplementar abrangido pelo âmbito de aplicação da Convenção de Montreal deve apreciar a sua competência, quanto ao primeiro pedido, à luz do artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 1215/2012 e, quanto ao segundo, à luz do artigo 33.º dessa convenção.

Quanto à segunda questão

45 Com a sua segunda questão, o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber, em substância, se 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, não apenas a repartição da competência judiciária entre os Estados partes nesta mas igualmente a repartição da competência territorial entre os órgãos jurisdicionais de cada um desses Estados.

46 A título preliminar, importa recordar que as disposições da Convenção de Montreal fazem parte integrante da ordem jurídica da União, pelo que o Tribunal de Justiça é competente para interpretar essas disposições, no respeito pelas regras do direito internacional que se impõem à União (v., neste sentido, Acórdão de 6 de maio de 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, n.º 20).

47 O Tribunal de Justiça já salientou 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, 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 (v., neste sentido, Acórdão de 6 de maio de 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, n.os 21 e 22).

48 A este propósito, o artigo 31.º da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, de 23 de maio de 1969, que codifica as regras do direito internacional geral, precisa que um tratado deve ser interpretado de boa-fé, de acordo com o sentido comum a atribuir aos seus termos no seu contexto, e à luz dos respetivos objeto e fim (Acórdão de 6 de maio de 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, n.º 23).

49 Resulta da redação do artigo 33.º da Convenção de Montreal que este permite ao requerente optar por citar a transportadora aérea em causa, 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 do voo em causa.

50 Como salientou o advogado-geral no n.º 61 das suas conclusões, esta disposição visa, em primeiro lugar, o «território de um dos Estados Partes», depois identifica o órgão jurisdicional que, de entre os que existem nesse território, se pode declarar competente *ratione loci*, através de critérios de conexão precisos.

51 Daqui decorre que, pela sua própria letra, o artigo 33.º, n.º 1, da Convenção de Montreal deve ser entendido no sentido de que rege igualmente a repartição da competência territorial entre os órgãos jurisdicionais de cada um dos Estados partes na mesma.

52 Esta interpretação deduz-se igualmente da análise da finalidade da Convenção de Montreal. Com efeito, decorre do preâmbulo desta convenção que os respetivos Estados partes pretenderam 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.

53 Ora, a interpretação segundo a qual o artigo 33.º, n.º 1, da Convenção de Montreal tem por objeto designar não só o Estado parte competente para conhecer da ação de responsabilidade civil em causa mas também a dos tribunais desse Estado perante o qual a ação deve ser intentada é suscetível de contribuir para a realização do objetivo de uma unificação reforçada, expresso no preâmbulo desse instrumento, e para proteger os interesses dos consumidores, oferecendo simultaneamente um justo equilíbrio com os interesses das transportadoras aéreas.

54 Com efeito, a designação direta do tribunal territorialmente competente é adequada a assegurar, no interesse das duas partes no litígio, uma maior previsibilidade e uma melhor segurança jurídica.

55 Tendo em conta o que precede, 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, não apenas a repartição da competência judiciária entre os Estados partes nesta mas igualmente a repartição da competência territorial entre os órgãos jurisdicionais de cada um desses Estados.

Quanto à terceira questão

56 Tendo em conta a resposta dada à segunda questão, não há que responder à terceira questão.

Quanto às despesas

57 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 (Primeira Secção) declara:

1) **O artigo 7.º, n.º 1, o artigo 67.º e o artigo 71.º, n.º 1, 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, bem como o artigo 33.º 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, devem ser interpretados no sentido de que o órgão jurisdicional de um Estado-Membro chamado a pronunciar-se sobre uma ação destinada a obter, simultaneamente, o respeito dos direitos fixos e uniformizados previstos pelo 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 o ressarcimento de um dano suplementar abrangido pelo âmbito de**

aplicação dessa convenção deve apreciar a sua competência, quanto ao primeiro pedido, à luz do artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 1215/2012 e, quanto ao segundo, à luz do artigo 33.º da referida 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 territorial entre os órgãos jurisdicionais de cada um desses Estados.**

Assinaturas