

# Versão anonimizada

Tradução

C-20/21 – 1

**Processo C-20/21**

**Pedido de decisão prejudicial**

**Data de entrada:**

13 de janeiro de 2021

**Órgão jurisdicional de reenvio:**

Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de Frankfurt am Main, Alemanha)

**Data da decisão de reenvio:**

26 de novembro de 2020

**Demandantes:**

JW

HD

XS

**Demandada:**

LOT Polish Airlines

---

**Landgericht Frankfurt am Main** Main (Tribunal Regional de Frankfurt am Main) [omissis] 26 de novembro de 2020  
[Omissis]

[Omissis]

## Despacho

No litígio entre [omissis]

1. JW, [omissis]

2. HD, [omissis]
3. XS, representado por JW e HD, Berlim,

demandantes e recorrentes

[Omissis]

e

LOT Polish Airlines [omissis],

demandada e recorrida

[Omissis]

[Omissis]

a 24.<sup>a</sup> Secção Cível do Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de Frankfurt am Main) [omissis], em 26 de novembro de 2020, decidiu o seguinte:

- I. Submeter ao Tribunal de Justiça da União Europeia, nos termos do artigo 267.º TFUE, a seguinte questão prejudicial relativa à interpretação do direito da União:

Deve o artigo 7.º, n.º 1, alínea b), 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, ser interpretado no sentido de que, no caso de um voo caracterizado por uma reserva única confirmada para o conjunto do 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 voo, quando o transporte nesses voos tiver sido assegurado por duas transportadoras aéreas diferentes e a ação de indemnização intentada com base no Regulamento (CE) n.º 261/2004 tiver origem no atraso do primeiro voo e for dirigida contra a transportadora aérea operadora do primeiro voo?

- II. É suspensa a instância de recurso.

### **Fundamentos**

Os demandantes reclamam indemnizações, nos termos do Regulamento (CE) n.º 261/2004, devido a um atraso de voo.

Os demandantes dispunham de uma reserva única confirmada para o voo na data de 27 de abril de 2019, de Varsóvia para Frankfurt, operado pela demandada (voo número LO 379), com voo sucessivo operado pela Lufthansa AG de Frankfurt para Male/Maldivas (voo número LH 704). O voo LO 379 estava programado para partir às 17:05, hora local e aterrar em Frankfurt às 19:00, hora local.

Contudo, a partida foi atrasada e o voo LO 379 só chegou a Frankfurt às 20:07, hora local, tendo os demandantes perdido o voo de ligação para Malé, que partiu às 20:05, hora local. Só chegaram a Malé, o seu destino final, com um atraso de mais de 4 horas. A distância entre Varsóvia e Malé é superior a 3 500 quilómetros.

Em primeira instância, os demandantes reclamaram uma indemnização no montante de 600 euros e a isenção das despesas com o advogado na fase pré-contenciosa. A demandada contestou a competência territorial e internacional do Amtsgericht Frankfurt.

O Amtsgericht Frankfurt declarou a ação inadmissível por sentença de 29 de abril de 2020. Como fundamentação, indicou a falta de competência da jurisdição de Frankfurt, dado que nem o local de partida nem o local de chegada se situavam na circunscrição judicial de Frankfurt. Afirmou que essa competência judicial também não decorre do Regulamento n.º 1215/2012. No caso do transporte aéreo de passageiros, quer o lugar de partida quer o lugar de chegada estabelecidos no contrato devem ser considerados os lugares onde é prestado o serviço com carácter principal. Ora, nem o lugar de partida nem o de chegada estavam situados na circunscrição judicial de Frankfurt.

No seu recurso, os demandantes continuam a argumentar que a ação é admissível. A competência territorial do Amtsgericht Frankfurt am Main decorre do artigo 7.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 1215/2012. O facto de, no caso em apreço, Varsóvia e Malé serem lugares de cumprimento não exclui a existência de outros lugares de cumprimento.

O êxito da ação depende decisivamente de saber se no caso de um voo, caracterizado por uma única reserva confirmada para o conjunto da viagem e dividido em dois ou mais segmentos, o lugar de cumprimento na aceção do artigo 7.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 1215/2012 é também o lugar de chegada do primeiro voo, quando o transporte em cada um destes segmentos é realizado por duas transportadoras aéreas distintas e a ação de indemnização é intentada com base no Regulamento (CE) n.º 261/2004 devido ao atraso do primeiro voo e se dirige contra a transportadora aérea operadora do primeiro voo.

Esta questão ainda não foi apreciada pelo Tribunal de Justiça da União Europeia.

É certo que o Tribunal de Justiça da União Europeia declarou, no seu Acórdão de 9 de julho de 2009 (processo C-204/08), que os únicos lugares que apresentam uma ligação direta com os referidos serviços, prestados em cumprimento das obrigações resultantes do objeto do contrato, são o lugar de partida e o lugar de chegada do avião, devendo os conceitos de «local de partida» e de «lugar de chegada» ser entendidos tal como estão estipulados no contrato em causa celebrado com uma única companhia aérea, que é a transportadora aérea operadora. No entanto, este caso não é comparável à situação em apreço. Aqui, contrariamente à situação examinada pelo Tribunal de Justiça, não se trata de um

voo direto, mas de uma reserva única de uma viagem aérea com dois segmentos, tendo apenas o primeiro segmento sido operado pela demandada.

Além disso, no Acórdão de 7 de março de 2018 (C-274/16, C-447/16, C-448/16), o Tribunal de Justiça declarou que, no caso de uma viagem aérea com dois segmentos, o lugar de chegada do segundo voo deve igualmente ser considerado o lugar de cumprimento, no sentido do artigo 7.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 1215/2012, quando o transporte em ambos os segmentos é efetuado por transportadoras aéreas diferentes e a ação se baseia num problema verificado no primeiro desses voos, operado pela transportadora aérea não contratante dos passageiros afetados. Com efeito, o lugar de chegada do segundo voo é um dos lugares da prestação principal dos serviços que são objeto de um contrato de transporte aéreo e esse lugar apresenta um nexo suficientemente estreito com os factos do litígio. Todavia, com isto o Tribunal de Justiça não respondeu à questão, a decidir no presente processo, de saber se o lugar de chegada do primeiro voo também apresenta esse nexo suficientemente estreito. Parece opor-se a esta suposição o facto de, no caso em apreço, as partes estarem sobretudo interessadas no transporte para o seu destino final, de modo que o transbordo era apenas um meio para o assegurar, sendo, em última análise, aleatório que Frankfurt corresponda ao local de transbordo. Contudo, esta Secção considera que tal suposição não se impõe necessariamente. Nestas condições, não se pode excluir que o lugar de chegada do primeiro voo, ou seja, Frankfurt, seja também um lugar de cumprimento.

O Despacho do Tribunal de Justiça da União Europeia de 13 de fevereiro de 2020 (processo C-606/19) também não responde à presente questão. Com efeito, nesse despacho, o Tribunal de Justiça declarou que, no caso de um voo caracterizado por uma reserva única confirmada para toda a viagem e dividido em vários segmentos, pode entender-se como lugar de cumprimento o lugar de partida do primeiro voo, quando o transporte nestes voos é realizado por duas transportadoras aéreas diferentes e a ação de indemnização intentada com base no Regulamento (CE) n.º 261/2004 tem origem no cancelamento do último voo e é dirigida contra a transportadora aérea encarregada de realizar o último voo. Em contrapartida, do referido despacho não resulta expressamente se este raciocínio vale igualmente para o lugar de chegada do primeiro voo.

*[Omissis]*