

**Processo C-386/21**

**Pedido de decisão prejudicial**

**Data de entrada:**

24 de junho de 2021

**Órgão jurisdicional de reenvio:**

Cour d'appel de Mons (Tribunal de Recurso de Mons, Bélgica)

**Data da decisão de reenvio:**

10 de maio de 2021

**Recorrente:**

Ryanair DAC, anteriormente Ryanair Ltd

**Recorrida:**

Happy Flights Srl

---

**NO LITÍGIO ENTRE:**

**Sociedade de direito irlandês RYANAIR DAC**, com sede social na Irlanda, em DUBLIN, Airside Business Park, Swords 0, Dublin Airport [omissis] [Identificação da Ryanair DAC].

recorrente no processo principal, recorrida no recurso subordinado,

[Omissis] [Identificação dos advogados da Ryanair DAC] [omissis]

**CONTRA:**

**SPRL (atual SRL) HAPPY FLIGHTS** [omissis], com sede social em 9920 LOVENDEGEM, [Bélgica,] Bredestraat Kouter, 69,

recorrida no processo principal, recorrente no recurso subordinado,

**[Omissis] (Identificação dos advogados da SRL Happy Flights) [omissis]  
[Considerações processuais]. [omissis]**

## **I. Factos e antecedentes do litígio**

1. O litígio opõe a SRL HAPPY FLIGHTS – a seguir «HF» –, sociedade de direito belga, especializada na cobrança de créditos, à qual passageiros aéreos cederam os seus direitos, e a transportadora aérea RYANAIR DAC – a seguir «RY» –, sociedade de direito irlandês, à qual a HF reclama indemnizações devidas aos passageiros com base 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 (a seguir Regulamento n.º 261/2004).
2. No caso em apreço, está em causa o cancelamento do voo FR6351, com partida de Sófia (SOF) e destino a Charleroi (CRL), de 17 de setembro de 2017, sendo os passageiros em causa: [omissis]. [Identificação dos passageiros em causa]
3. A HF intimou a RY a pagar-lhe o montante de 7 229,75 euros a título de indemnização e de reembolso dos bilhetes, por mensagem de correio eletrónico de 18 de setembro de 2017; a RY acusou a receção mas recusou-se a pagar à HF.
4. Por notificação de 2 de janeiro de 2018, a HF demandou a RY no tribunal de l'entreprise du Hainaut (Division Charleroi) [Tribunal das Empresas de Hainaut (Divisão de Charleroi), Bélgica], requerendo o pagamento do montante de 7 229,75 euros, acrescido de juros de mora e em seguida de juros judiciais, a contar de 18 de setembro de 2017 até ao pagamento integral.
5. Na sua contestação, a RY contestou a competência dos tribunais belgas e apresentou um pedido reconvenicional de pagamento de uma indemnização de 5 000 euros por abuso de processo.
6. [Omissis] [Consideração processual]
7. A decisão impugnada, proferida em 21 de junho de 2019 em processo contraditório, declarou o pedido admissível e procedente, condenou a RY a pagar à HF o montante de 7 229,75 euros, acrescido de juros de mora, e em seguida de juros judiciais, a contar de 18 de setembro de 2017 até ao pagamento integral, admitiu o pedido reconvenicional e julgou-o infundado e improcedente, condenou a RY no pagamento das custas; [omissis] [condenações relativas às custas processuais] declarou que a sentença era executória a título provisório, sem prejuízo de qualquer recurso.

8. A RY interpôs recurso por petição de 26 de julho de 2019.
9. A HF interpôs recurso subordinado quanto às despesas, cuja admissibilidade é contestada pela RY.

## **II. Admissibilidade do recurso principal**

10. *[Omissis]* [Debate relativo à admissibilidade do recurso principal de RY]. O órgão jurisdicional de reenvio declara o recurso admissível]

## **III. Fundamentos invocados**

21. O primeiro fundamento invocado pela RY é relativo à inadmissibilidade do pedido inicial da HF por falta de legitimidade ou de interesse em intentar uma ação para a obtenção de indemnizações devidas com base no Regulamento n.º 261/2004, com o fundamento de que a HF, que não é um consumidor nem um passageiro, não ser titular de um direito de crédito, uma vez que não há um contrato de cessão de crédito válido ao abrigo do direito irlandês; os seus segundo e terceiro fundamentos referem-se à falta de competência dos tribunais belgas para conhecer do litígio; os seus quarto e quinto fundamentos são relativos à aplicação das suas condições gerais que exigem a apresentação prévia de uma reclamação pelo passageiro e proíbem a cessão de crédito.
22. No entanto, antes de examinar a admissibilidade e o fundamento de um pedido, o juiz deve começar por verificar a sua competência para conhecer desse pedido; por conseguinte, o Tribunal deve verificar, em primeiro lugar, a sua competência internacional.

## **IV. Competência dos tribunais belgas**

### **A. Quanto à cláusula atributiva de jurisdição**

23. A RY invoca a cláusula de eleição do foro contida no artigo 2.4 das suas Condições Gerais de Transporte, nos termos da qual: *Salvo disposição em contrário na Convenção ou na lei aplicável, o contrato de transporte celebrado entre a nossa empresa e o cliente, bem como as Condições Gerais e os Regulamentos, são regidos pelo direito irlandês e qualquer litígio decorrente ou relacionado com esse contrato é da competência dos tribunais irlandeses.*
24. Estando em causa um litígio entre uma sociedade de direito belga e uma sociedade de direito irlandês, o quadro jurídico aplicável é o 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 (a seguir, Regulamento n.º 1215/2012).

25. O Tribunal de Justiça da União Europeia foi recentemente chamado a pronunciar-se a título prejudicial sobre a interpretação do artigo 25.º, n.º 1, do referido regulamento num processo relativo à aplicação de uma cláusula de eleição do foro prevista num contrato de transporte relativamente a uma sociedade de cobrança de créditos à qual o passageiro tinha cedido o seu direito de apresentar uma reclamação com base no Regulamento n.º 261/2004 (Acórdão de 18 de novembro de 2020, DELAYFIX, C-519/19).
26. Nesse litígio, um passageiro tinha cedido a uma sociedade de cobrança, a DELAYFIX, sociedade polaca, o direito de reclamar uma indemnização com base no Regulamento n.º 261/2004 pelo cancelamento de um voo que ligava Milão a Varsóvia e operado pela RY; o contrato de transporte entre o passageiro e a RY previa uma cláusula de eleição do foro a favor dos tribunais irlandeses.
27. No âmbito da ação quanto ao mérito intentada pela DELAYFIX num tribunal de Varsóvia, a RY opôs à sociedade de cobrança a sua cláusula de eleição do foro. O Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie (Tribunal de Primeira Instância de Varsóvia, Polónia) julgou improcedente a exceção de incompetência invocada pela RY. A RY interpôs recurso desta decisão para o Sąd Okręgowy w Warszawie (Tribunal Regional de Varsóvia, Polónia) que decidiu submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:
- «Devem os artigos 2.º, alínea b), 3.º, [n.os] 1 e 2, e 6.º[,] n.º 1[,] da Diretiva 93/13 [...], bem como o artigo 25.º do Regulamento [n.º 1215/2012] – no que diz respeito à apreciação da validade de um pacto atributivo de jurisdição – ser interpretados no sentido de que a não negociação individual das cláusulas contratuais e o carácter abusivo das cláusulas contratuais decorrentes do pacto atributivo de jurisdição podem ser igualmente invocados pelo cessionário final de um crédito cedido por um consumidor, cujo cessionário não possui ele próprio a qualidade de consumidor?»*
28. No seu acórdão, o Tribunal de Justiça da União Europeia, antes de responder à questão prejudicial que lhe foi submetida, decidiu determinar as condições em que uma cláusula atributiva de jurisdição podia vincular a sociedade de cobrança de créditos à qual o passageiro tinha cedido o seu crédito.
29. O Tribunal de Justiça considera que uma cláusula atributiva de jurisdição inserida num contrato só pode produzir efeitos nas relações entre as partes que concordaram em celebrar esse contrato (n.º 42), que o cessionário (a sociedade de cobrança) não é parte no contrato de transporte do qual essa

cláusula consta, mas um terceiro relativamente ao referido contrato (n.º 43); conclui que uma cláusula atributiva de jurisdição não pode, em princípio, ser oposta pela transportadora aérea a uma sociedade de cobrança à qual o passageiro cedeu o seu crédito (n.º 46), exceto no caso de, em conformidade com o direito nacional substantivo aplicável, o terceiro suceder ao contratante originário em todos os direitos e obrigações (n.º 47); se não for esse o caso, a sociedade de cobrança não está vinculada pela cláusula de eleição do foro.

30. Segundo o dispositivo desse acórdão, o artigo 25.º do Regulamento n.º 1215/2012 deve ser interpretado no sentido de que, para contestar a competência de um órgão jurisdicional para conhecer de uma ação de indemnização intentada com base no Regulamento n.º 261/2004 e dirigida contra uma transportadora aérea, ***uma cláusula atributiva de jurisdição inserida num contrato de transporte celebrado entre um passageiro e essa transportadora aérea não pode ser oposta por esta última a uma sociedade de cobrança à qual o passageiro cedeu o seu crédito, a menos que, segundo a legislação do Estado cujos órgãos jurisdicionais são designados nessa cláusula, essa sociedade de cobrança tenha sucedido ao contratante original em todos os seus direitos e obrigações, o que cabe ao órgão jurisdicional de reenvio verificar.***
31. No caso em apreço, o Tribunal tenciona conformar-se com a jurisprudência resultante desse acórdão de modo que, a fim de determinar a sua competência internacional, deve verificar se, ao abrigo do direito irlandês – uma vez que são os tribunais irlandeses que são designados na cláusula controvertida –, a HF sucedeu aos passageiros em todos os seus direitos e obrigações.
32. No entanto, a competência deve ser apreciada independentemente do mérito da causa, recorrendo ao que é dito na citação (v. M. DESCAMPS, *Compétence internationale et loi applicable en matière d'obligations contractuelles et non contractuelles*, in X. Obligations, *Traité théorique et pratique*, VII, 1.1.11 e Acórdão do Tribunal de Justiça de 4 de março de 1982, EFFER), no final de um exame *prima facie*, sem prejuízo do mérito da causa.
33. Na sua petição, a HF afirma que é especializada na cobrança de indemnizações devidas com base no Regulamento n.º 261/2004 e que os passageiros «*cederam o seu pedido ao recorrente com base no regulamento dos passageiros, em conformidade com o artigo 1689.º e seguintes do Código Civil*»; nas suas observações, limita-se a sustentar que a cessão de crédito que invoca é exclusivamente regulada pelo direito belga, que é a lei escolhida pelas partes no âmbito do contrato de cessão de crédito celebrado entre os passageiros e a HF.

34. Por conseguinte, não demonstra em nenhum momento a validade e a oponibilidade da cessão do crédito ao abrigo do direito irlandês e, portanto, o seu alcance em direito irlandês, pelo que não demonstra ter sucedido aos passageiros em todos os seus direitos e obrigações ao abrigo da lei irlandesa.
35. Segundo a RY, o direito irlandês não autoriza a cessão de um direito de reclamação («*assignment of bare legal right*») a uma entidade que não tem nenhuma ligação com a reclamação que apresenta além da ligação que foi criada por essa cessão do direito de reclamação, o que é contrário à ordem pública irlandesa, pelo que a cessão de crédito à HF não é válida.
36. A RY assim considera, apresentando o parecer do Juiz Donal John O'Donnell, Juiz do Supremo Tribunal da Irlanda, e o recente Acórdão de 31 de julho de 2018 do Supremo Tribunal da Irlanda SPV Osus Ltd -v- HSBC Institutional Trust Services (Ireland) Ltd, bem como um artigo da doutrina irlandesa relativo a este acórdão (documentos 25 e 26 do seu dossiê).
37. Daqui se deduz que a cláusula atributiva de jurisdição não é oponível à HF, terceiro relativamente ao contrato de transporte, que não deu o seu consentimento para a inclusão dessa cláusula e não pode invocar uma cessão de crédito completa à luz do direito irlandês.
38. Por conseguinte, é inútil examinar a validade e, eventualmente, o caráter abusivo da cláusula atributiva de jurisdição, que não é vinculativa para a HF.

B. Quanto à aplicação do Regulamento n.º 1215/2012

39. Não sendo a cláusula atributiva de jurisdição aplicada, há que determinar qual o tribunal internacionalmente competente para conhecer de uma ação de indemnização intentada com base no Regulamento n.º 261/2004 por uma sociedade de cobrança regulada pelo direito belga contra uma transportadora aérea irlandesa, em aplicação do Regulamento n.º 1215/2012.
40. Segundo o artigo 4.º deste regulamento, são, em princípio, competentes os tribunais do Estado-Membro em cujo território o demandado está domiciliado, neste caso os tribunais irlandeses, salvo competência especial.
41. Importa sublinhar que a HF, terceiro relativamente ao contrato, não é um passageiro, um consumidor, nem uma associação de consumidores, mas uma empresa, na aceção do artigo I.1, 1.º do Código de Direito Económico, pelo que, em princípio, não pode invocar disposições imperativas em matéria de competência internacional destinadas a proteger os consumidores e a permitir-lhes intentar uma ação judicial no Estado do seu domicílio, em aplicação do artigo 17.º do Regulamento (UE) n.º 1215/2012, o qual, a título subsidiário, não se aplica aos contratos de fornecimento de uma combinação de viagem e alojamento por um preço global.

42. A *ratio legis* deste artigo é, designadamente, evitar que um consumidor, confrontado com os custos e as dificuldades de um processo num Estado diferente do seu, seja privado do acesso à justiça, risco que não existe quando o processo é instaurado por uma empresa, no âmbito da sua atividade económica de âmbito internacional.
43. No entanto, a HF invoca o Acórdão REHDER proferido pelo Tribunal de Justiça da União Europeia em 9 de julho de 2009 (C-204/08), segundo o qual o artigo 5.º, n.º 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento (CE) n.º 44/2001 do Conselho, de 22 de dezembro de 2000 (atualmente substituído pelo artigo 7.º, ponto 1, do Regulamento (UE) n.º 1215/2012) deve ser interpretado no sentido de que, em caso de transporte aéreo de pessoas de um Estado-Membro com destino a outro Estado-Membro, realizado com base num contrato celebrado com uma única companhia aérea que é a transportadora operadora, o tribunal competente para conhecer de um pedido de indemnização baseado nesse contrato de transporte e no Regulamento n.º 261/2004 é aquele, à escolha do requerente, em cujo foro se situa o lugar de partida ou o lugar de chegada do avião, tal como esses lugares são estipulados no referido contrato.
44. Com efeito, o Tribunal de Justiça considerou que, na hipótese de pluralidade de lugares de prestação de serviços em Estados-Membros diferentes, importa determinar o lugar que garante o elemento de conexão mais estreito entre o contrato em causa e o órgão jurisdicional competente, em particular aquele onde, em virtude desse contrato, deve ser realizada a principal prestação de serviços (n.º 38); declarou que os únicos lugares que apresentam uma conexão direta com os referidos serviços, prestados no cumprimento das obrigações decorrentes do objeto do contrato, são os de partida e de chegada do avião (n.º 41), apresentando cada um desses dois lugares um elemento suficiente de proximidade com os elementos materiais do litígio e, portanto, assegurando a conexão estreita pretendida pelas regras de competência especial entre o contrato e o órgão jurisdicional competente (n.º 44), na medida em que essa escolha não só respeita o critério da proximidade mas satisfaz igualmente a exigência de certeza jurídica, recordando ao mesmo tempo que o requerente conserva a possibilidade de recorrer ao órgão jurisdicional do domicílio do requerido (n.º 45).
45. A HF conclui que, no presente caso, os tribunais belgas são internacionalmente competentes, uma vez que o lugar de partida ou de chegada do voo controvertido é no aeroporto de Charleroi (Hainaut – Bélgica).
46. Contudo, no âmbito do Acórdão REHDER, a ação tinha sido intentada pelo próprio passageiro aéreo, um cocontratante direto, vinculado pelo contrato de transporte aéreo, mas não por um terceiro, cessionário, que não é parte no contrato.

47. A RY afirma que, se o cessionário for um terceiro relativamente ao contrato celebrado entre o passageiro e a transportadora aérea, não está vinculado pelo contrato de transporte celebrado entre o passageiro e a transportadora aérea e, por conseguinte, não pode estar vinculado pelas cláusulas nele contidas, seja ela a cláusula de eleição do foro ou do lugar de partida ou de chegada acordado entre o passageiro e a transportadora aérea no contrato de transporte.
48. Desta forma, a RY alega que, uma vez que o cessionário é alheio ao lugar de execução do contrato de transporte celebrado entre a transportadora aérea e o passageiro, não pode invocar o lugar de execução do contrato celebrado entre o passageiro e a transportadora aérea para intentar a sua ação contra a transportadora aérea, mas deve demandar a transportadora aérea nos tribunais do Estado em que o demandado está domiciliado, em aplicação da regra geral contida no artigo 4.º do Regulamento n.º 1215/2012, ou seja, no presente caso, nos tribunais irlandeses.
49. A RY alega que o Acórdão proferido pelo Tribunal de Justiça da União Europeia em 7 de março de 2018, nomeadamente no processo AIR NOSTRUM (processos apensos C-274/16, C-447/16 e C-448/16) não põe de modo nenhum em causa as considerações precedentes, uma vez que, nesse acórdão, o Tribunal de Justiça não analisa em nenhum momento a possibilidade de um cessionário que seja um terceiro relativamente ao contrato de transporte intentar uma ação contra uma transportadora aérea com base no lugar de execução do contrato de transporte.
50. Nesse acórdão, o Tribunal de Justiça da União Europeia foi chamado a pronunciar-se sobre a questão do lugar de cumprimento das obrigações contratuais do contrato de transporte aéreo em caso de voos sucessivos assegurados por transportadoras aéreas diferentes (lugar de chegada do segundo voo); era igualmente pedido ao Tribunal de Justiça que respondesse à questão de saber se o conceito de «matéria contratual», na aceção do artigo 7.º, ponto 1, do Regulamento n.º 1215/2012, abrangia a ação de indemnização dos passageiros aéreos intentada com base no Regulamento n.º 261/2004 contra uma transportadora aérea operadora que não é o cocontratante do passageiro em causa.
51. O Tribunal de Justiça respondeu afirmativamente a esta questão, baseando-se nomeadamente no artigo 3.º, n.º 5, segundo período, do Regulamento n.º 261/2004, que especifica que, quando uma transportadora aérea operadora que não tem um contrato com o passageiro cumpre as obrigações impostas por esse regulamento, considera-se que atua em nome da pessoa que celebrou o contrato com o passageiro em causa, uma vez que as obrigações da transportadora terceira resultam do contrato de transporte aéreo, pelo que, nas circunstâncias do caso em discussão naquele processo, o pedido de indemnização pelo atraso considerável de um voo efetuado por uma transportadora aérea operadora como a Air Nostrum, que não é o



cocontratante dos passageiros em causa, deve ser considerado como tendo sido apresentado em matéria de contratos de transporte aéreo celebrados entre esses passageiros e, respetivamente, a Air Berlin e a Iberia.

52. No caso em apreço, a situação é diferente, uma vez que o pedido de indemnização é apresentado contra a transportadora aérea cocontratante dos passageiros, mas por uma sociedade de cobrança, terceiro relativamente ao contrato de transporte aéreo, que invoca a sua qualidade de cessionário do crédito mas não demonstra ter sucedido aos passageiros cedentes em todos os seus direitos e obrigações.
53. Por conseguinte, coloca-se a questão da aplicação e da interpretação do artigo 7.º, ponto 1, do Regulamento n.º 1215/2012.
54. Por conseguinte, há que submeter ao Tribunal de Justiça da União Europeia as questões prejudiciais formuladas no dispositivo do presente acórdão.

#### **PELOS FUNDAMENTOS EXPOSTOS,**

O Tribunal,

[*Omissis*] [Considerações processuais] [*omissis*] São submetidas ao Tribunal de Justiça da União Europeia as seguintes questões prejudiciais:

1. *Deve o artigo 7.º, ponto 1, alínea a), 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 o conceito de «matéria contratual», na aceção desta disposição, abrange a ação de indemnização, intentada com base 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, por uma sociedade de cobrança – terceiro relativamente ao contrato de transporte aéreo –, que invoca a sua qualidade de cessionário do crédito do passageiro, apesar de essa sociedade não demonstrar ter sucedido ao cocontratante inicial em todos os seus direitos e obrigações?*
2. *Em caso de resposta afirmativa à primeira questão, deve o artigo 7.º, ponto 1, alíneas a) e 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 o lugar de cumprimento da obrigação que serve de base ao*

*pedido é o lugar da execução do contrato de transporte aéreo, ou seja, o lugar de partida ou de chegada do voo, ou, eventualmente, outro lugar?*

[Omissis] [Suspensão da instância]

[Omissis] [Fórmula processual final, assinaturas e data]

DOCUMENTO DE TRABALHO