



A (DES)PROTEÇÃO DO CONSUMIDOR NO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS: UMA VISÃO EUROPEIA¹

CONSUMER (LACK OF) PROTECTION IN INTERNATIONAL PASSENGER AIR TRANSPORT: A EUROPEAN VIEW

Maria João Mimoso²

RESUMO: Antes de mais importa esclarecer que o tema que aqui trazemos será abordado numa perspetiva processual, não descurando as profundas implicações que a natureza da relação material controvertida acarreta para a delimitação da jurisdição competente. Abordaremos os principais instrumentos europeus aplicáveis ao contrato de transporte aéreo internacional de passageiros, procurando evidenciar o respetivo âmbito e regime, bem como a tutela concedida ao passageiro, viajante/consumidor. Faremos uma incursão pelo princípio da proteção da parte mais débil nas suas múltiplas vertentes, foro, lei aplicável e maior adequação em termos de equilíbrio contratual. Referir-nos-emos, a este propósito, às regras de competências do Regulamento nº 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, relativamente às situações que implicam a proteção da parte mais débil, especialmente o consumidor, procurando evidenciar a opção do legislador pela exclusão do foro de proteção dos contratos celebrados por consumidores dos contrato de transporte internacional de passageiros. Abordaremos, ainda, a competência estabelecida pela Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, de 28 de maio de 1999, especialmente no que diz respeito ao seu artigo 33º enquanto norma de competência jurisdicional. Por último, procuraremos evidenciar as opções deixadas ao passageiro que pretende acionar a companhia aérea, fazendo valer os direitos que lhe são reconhecidos por lei, não descurando a opção pela “desjudicialização” face à impossibilidade de utilização do foro de proteção dos contratos de consumo em geral.

¹ Artigo recebido em 22/04/2024, sob dispensa de revisão.

² Doutorada em Direito Privado pela Faculdade de Direito da Universidade da Corunha, mestre em Direito pela Faculdade de Direito da Universidade Lusíada de Lisboa, licenciada em Direito pela Universidade Livre de Lisboa e investigadora do Instituto Jurídico Portucalense, IJP. Professora Associada do Departamento de Direito da Universidade Portucalense, Porto, Portugal, e Professora Convidada do Instituto Politécnico de Bragança, Escola Superior de Comunicação, Administração e Turismo, Mirandela, Portugal. Arbitro (arbitragem comercial e consumo). Email: mjmmral23@gmail.com.



PALAVRAS-CHAVE: consumidor; companhia aérea; passageiro; prestação de serviços; proteção.

ABSTRACT: First, it is important to clarify that the topic we bring here will be approached from a procedural perspective, without neglecting the nature of the disputed material relationship. We will address the main European instruments applicable to international passenger air transport contracts, seeking to highlight their scope and regime, as well as the protection granted to the passenger, traveler/consumer. We will look at the principle of protection of the weaker party in its multiple aspects, forum, applicable law and greater adequacy in terms of contractual balance. We will refer, in this regard, to the rules on jurisdiction in Regulation No. 1215/2012 of the European Parliament and of the Council of 12 December 2012 on judicial jurisdiction, the recognition and enforcement of decisions in civil and commercial matters, regarding situations that imply the protection of the weakest party, especially the consumer, seeking to highlight the legislator's option to exclude, in the context of an international passenger transport contract, the forum for the protection of contracts concluded by consumers. We will also address the jurisdiction established by the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, of May 28, 1999, especially with regard to its article 33 as a rule of jurisdiction. Finally, we will seek to highlight the options left to the passenger who intends to take action against the airline, asserting the rights recognized by law, without neglecting the option of “dejudicialization” given the impossibility of using the forum for the protection of consumer contracts in general.

KEYWORDS: airline; consumer; passenger; protection; services provision.

1. INTRODUÇÃO

É nosso ensejo abordar a proteção do consumidor em contexto de transporte aéreo internacional de passageiros. Par tal desígnio, analisaremos o regime jurídico substantivo consagrado pela UE, sem descurar o direito processual civil europeu.

Assumirão particular destaque o Regulamento (CE) nº 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indenização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos, e o Regulamento (UE) nº 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 (reformulado), designado, vulgarmente, por Regulamento Bruxelas I *bis*, muito embora referenciando outros textos legais aplicáveis ao tema.

O objetivo será perceber como o legislador da UE determinou a proteção do passageiro enquanto parte mais vulnerável na relação com as companhias aéreas.

Chegaremos à conclusão que o labor interpretativo do TJUE tem-se revelado de suma importância para delimitação do âmbito de certos conceitos legais. Não poderemos deixar, a este propósito, de lembrar a posição do Professor Schlosser, consagrada no relatório publicado em 1990^{3/4}, relativamente à exclusão dos contratos de transporte de passageiros do âmbito das relações de consumo.

Atualmente, no Regulamento Bruxelas I *bis*, ainda se verifica a exclusão dos contratos de transporte do âmbito da proteção dos consumidores em sede de normas de competência.

O Professor Schlosser explicou, à época, que tal exclusão se devia ao facto de as “*convenções internacionais sujeitarem esses contratos a um regime especial com múltiplas ramificações*” e não faria sentido incluir tal matéria na Convenção de Bruxelas de 1968, pois “*tratava-se de competência judiciária*”, e tal inserção, “*viria a complicar a situação jurídica*”.⁵

Apesar da incompreensibilidade da explicação e do desenvolvimento exponencial do transporte aéreo de passageiros ainda não foi possível, nos dias de hoje, proteger-se o passageiro enquanto consumidor, de forma a assegurar-lhe as prerrogativas reconhecidas aos consumidores em geral.

³ Schlosser foi professora de direito na Universidade de Munique, tendo redigido o relatório explicativo, que foi apresentado aos Governos em simultâneo com o projeto elaborado pelos peritos. O texto deste relatório, constitui um comentário à Convenção de Adesão, assinada no Luxemburgo em 9 de Outubro de 1978, encontra-se publicado no JOCE C189 33º ano 28 de Julho de 1990. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=OJ:C:1990:189:FULL> Acesso em: 15 dez. 2023.

⁴ Relatório sobre a Convenção, de 9 de outubro de 1978, relativa à adesão do Reino da Dinamarca, da Irlanda e do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte à Convenção relativa à competência judiciária e à execução de decisões em matéria civil e comercial, bem como ao Protocolo relativo à sua interpretação pelo Tribunal de Justiça, *Ibidem*.

⁵ *Ibidem*.



Como veremos, oportunamente, a tutela processual apenas concederá ao passageiro a possibilidade de ele fazer valer os seus direitos, perante o foro geral do domicílio do demandado ou perante o foro especial (contratual, em sede prestação de serviços), ou seja, no lugar onde os serviços foram ou devam ser prestados, entendendo-se, face à jurisprudência do TJUE, que tal corresponderá ao lugar da partida ou da chegada da aeronave.

Sem pretender antecipar a problemática, sempre diremos, a jeito introdutório, que o foro de proteção foi delineado para permitir que a parte mais débil da relação pudesse demandar a contraparte de forma mais célere, comoda e menos dispendiosa, e que tal coincidiria com a possibilidade de o passageiro acionar a transportadora no Estado do seu domicílio. Porém, este entendimento não logrou aceitação, em sede de transporte de passageiros, muito embora o direito substantivo da União considere o passageiro como consumidor na maioria dos textos.

As dificuldades em demandar as companhias aéreas serão evidentes, dado que as conexões eleitas em sede de competência jurisdicional nem sempre coincidirão com o lugar do domicílio do passageiro, inviabilizando-lhe os respetivos meios de ação.

Terminaremos com um apelo aos meios de resolução extrajudicial de litígios, especialmente à arbitragem, dando como exemplo o modelo português da arbitragem de consumo. Opção que se concretizará sempre que as partes estejam domiciliadas no território da UE.

Em suma, procuraremos evidenciar a fragilidade da proteção do passageiro enquanto consumidor. Tendo este adquirido a um profissional - companhia aérea, agência de viagens ou operadora - o seu título de transporte, fora da sua atividade profissional, não gozará da proteção de que beneficiam os consumidores em geral. O passageiro, sendo consumidor, é considerado “menos consumidor” que os restantes.

2. CONTEXTUALIZAÇÃO

Os direitos dos passageiros aéreos encontram-se previstos, no âmbito da União Europeia (EU) no atual Regulamento (CE) nº 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de



fevereiro de 2004, aplicável aos passageiros que partem de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro a que o Tratado se aplique e aos passageiros que partem de um aeroporto localizado num país terceiro com destino a um aeroporto situado no território de um Estado-Membro a que se aplique o Tratado, caso a transportadora aérea operadora seja uma transportadora da UE, artigo 3º, princípio da conexão territorial.⁶

Estabelecem-se regras comuns para a indemnização e assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque, de cancelamento ou atraso considerável dos voos. Os direitos encontram-se efetivamente previstos, muito embora as companhias aéreas demonstrem pouca predisposição quanto à assunção de responsabilidades. Exemplo disto são as dificuldades de acesso *online* para efetuar reclamações perante a companhia, à exigência de *upload* de documentação em determinado suporte específico, às respostas automáticas ambíguas “disparadas” pelo sistema, às frequentes alegações de intensidade de tráfego que provocou o atraso, utilizando, amiudamente, o apelo às “circunstancias extraordinárias” para se desresponsabilizarem pelo atraso, recusa de embarque ou mesmo cancelamento de voo.⁷

A tudo isto acresce a necessidade de o passageiro, caso discorde da resposta da companhia aérea à reclamação por si apresentada e considerando que a transportadora violou os seus direitos, ter ainda de dirigir, num prazo razoável, uma reclamação junto do organismo nacional de execução do país onde ocorreu o incidente.⁸ Aliás, os números apresentados pela Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) relativamente ao primeiro semestre, evidenciam o peso das reclamações dirigidas às transportadoras aéreas nacionais face ao total das reclamações recebidas, o qual aumentou, fixando-se em 64,9%. Ainda a salientar que a expressão das reclamações dirigidas às transportadoras aéreas estrangeiras em relação ao total das reclamações registadas no mesmo período, ascendeu a 29,7%, evidenciando um ligeiro agravamento face aos 28,5% registados no primeiro semestre de

⁶ CASTRO, Ricardo Pazos. O direito à compensação por atrasos nos regulamentos europeus de transporte aéreo de passageiros. *InDret*, 2017, p.4 e ss... Disponível em: <https://indret.com/el-derecho-a-compensacion-por-retraso-en-la-normativa-europea-de-transporte-aereo-de-pasajeros/>. Acesso em: 15 dez.2023.

⁷ DEFOSSEZN, Delphine. Proposed revisions of regulation 261/2004: Endangering passengers' rights and going against the international trend? *Journal of Air Transport Management* 91 (2021) 102008. ELSEVIER, p.12. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699720305883>. Acesso em: 18 dez. 2023.

⁸ Em Portugal deverá dirigir a reclamação à Autoridade Nacional da Aviação Civil, ANAC. Cf. Como apresentar uma queixa junto desta entidade: <https://anac.ao/ao/passageiros/como-apresentar-uma-queixa/>. Acesso em: 18 dez. 2023



2022.⁹ Tal demonstra bem o descontentamento dos passageiros, não olvidando que muitos desistem de formalizar as suas reclamações por dificuldades em lidar com as plataformas *online* e outros, ainda, por inércia.

Muito embora os direitos dos passageiros estejam consagrados no Regulamento nº 261/2004, o seu cumprimento é incipiente, restando ao passageiro, para obter a respetiva compensação legal e, quiçá, uma indemnização por danos e prejuízos, uma única via, a litigância perante os órgãos jurisdicionais.^{10/11}

Para além do regime estabelecido pelo Regulamento nº 261/2004, deparamo-nos, ainda, no contexto da UE, com o regime implementado pela Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, adotada em 28 de Maio de 1999 pela Conferência Internacional de Direito Aeronáutico, celebrada em Montreal, no âmbito da Organização Internacional de Aviação Civil, designada por Convenção de Montreal.^{12/13}

O Tribunal Justiça da União Europeia¹⁴, procurando compatibilizar os dois instrumentos, tomou posição, alegando que a outorga de indemnizações por atraso à chegada e assistência, em caso de atraso na partida, são compatíveis com a Convenção de Montreal. Nesta esteira, considerou que as perdas de tempo inerentes aos atrasos dos voos constituem

⁹ Cf. Reclamações de Passageiros do Transporte Aéreo – Relatório 1.º Semestre de 2023. Disponível em: <https://www.anac.pt/vPT/Generico/Noticias/noticias2023/Paginas/ANACpublicaRelatorioSemestralrelativoasReclamacoesdePassageirosdoTransporteAereoReferenteao1semestrede2023.aspx> Acesso em: 22 dez.23.

¹⁰ VELÁZQUEZ GARDETA, Juan M. Las reclamaciones de los pasajeros de avión en el ámbito de la Unión Europea: ¿un agujero negro en la protección del consumidor? Un análisis en clave de competencia judicial internacional. *Boletín mexicano de derecho comparado*, 2022, 55.165: 315-344, p. 316 e ss. Disponível em: https://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S0041-86332022000300315&script=sci_arttext Acesso em: 22 nov. 23.

¹¹ MARTIN, Unai Belintxon, et al. Derecho internacional privado y transporte de viajeros por carretera: algunas cuestiones sobre jurisdicción y ley aplicable. *Cuadernos de Derecho Transnacional*, 2016, p. 26 e ss. Disponível em: <https://e-revistas.uc3m.es/index.php/CDT/article/view/3017> Acesso em: 19 out. 23.

¹² Disponível em: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:22001A0718\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:22001A0718(01)). Acesso em: 21 out. 23.

¹³ Aprovada pela Decisão do Conselho de 5 de Abril de 2001 relativa à celebração pela Comunidade Europeia da Convenção para a unificação de certas regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional (Convenção de Montreal).

Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32001D0539> Acesso em: 21 out. 23.

¹⁴ Doravante designado pela sigla TJUE.



“inconvenientes” e não propriamente “danos”. E que relativamente aos primeiros, se aplicará o Regulamento e aos segundos, a Convenção de Montreal.^{15/16}

Estes textos normativos, no âmbito da União, fazem parte de um acervo de medidas destinadas a proteger os direitos dos passageiros nos transportes aéreos.

Paralelamente aos direitos dos passageiros constantes de regras substantivas de fonte europeia ou internacional, deparamo-nos, concomitantemente, com a necessidade de determinar perante que órgão jurisdicional poderão os passageiros exigir a respetiva compensação e ressarcimento de danos que possam ter padecido no âmbito dos seus voos.

Não poderemos olvidar que está em causa o princípio da tutela judicial efetiva, princípio constitucional previsto em todos os Estados de Direito e observado também na Carta dos Direitos Fundamentais da UE, artigo 47º, Direito à ação e a um tribunal imparcial.¹⁷

Em virtude das questões suscitadas pelo intenso tráfego transfronteiriço, e estando em causa um contrato de transporte aéreo internacional de passageiros, não poderemos deixar de equacionar quais as possibilidades de que dispõe o passageiro para efetivar os seus direitos, que entende terem sido violados pela companhia aérea.

¹⁵ Veja-se a este propósito a Comunicação da Comissão, relativa às Orientações para a Interpretação do Regulamento (CE) nº 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, 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 do Regulamento (CE) nº 2027/97 relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) nº 889/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho (2016/C 214/04), de onde destacamos o seguinte: “*Este raciocínio baseia-se na constatação de que, em primeiro lugar, um atraso muito considerável provoca inconvenientes quase idênticos para todos os passageiros e que o regulamento prevê indemnizações uniformes e imediatas, enquanto a Convenção de Montreal prevê vias de recurso que requerem uma apreciação caso a caso da amplitude dos danos causados e que, por conseguinte, só podem ser objeto de uma indemnização a posteriori individualizada. Assim, o regulamento funciona a montante da Convenção de Montreal. A obrigação de indemnizar os passageiros cujos voos sofreram atrasos ao abrigo do regulamento está, pois, fora do âmbito de aplicação da Convenção, mas continua a complementar o sistema de indemnização por ela estabelecido*”. Disponível em: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016XC0615\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016XC0615(01)).

Acesso em: 25 out. 23.

¹⁶ Processo C-344/04, IATA e ELFAA, ECLI:EU:C:2006:10, nºs 43, 45, 46 e 47 e processos apensos C-402/07 e C-432/07, Sturgeon e.a., ECLI:EU:C:2009:716, nº 51.

¹⁷ Cf. artigo 47º - **Direito à ação e a um tribunal imparcial**

“*Toda a pessoa cujos direitos e liberdades garantidos pelo direito da União tenham sido violados tem direito a uma ação perante um tribunal nos termos previstos no presente artigo. Toda a pessoa tem direito a que a sua causa seja julgada de forma equitativa, publicamente e num prazo razoável, por um tribunal independente e imparcial, previamente estabelecido por lei. Toda a pessoa tem a possibilidade de se fazer aconselhar, defender e representar em juízo. É concedida assistência judiciária a quem não disponha de recursos suficientes, na medida em que essa assistência seja necessária para garantir a efectividade do acesso à justiça*”.



A compensação que lhe é reconhecida pelo Regulamento nº 261/2004, se não alcançada na fase da reclamação, terá de ser peticionada por via de uma ação judicial, podendo ainda existir danos concretos a ressarcir no âmbito da Convenção de Montreal. Ora, nestes termos, importará aferir qual a jurisdição competente para o efeito.

Não poderemos deixar de relevar a norma contida no artigo 33º da Convenção de Montreal, relativa à atribuição de competência jurisdicional. Contudo, este instrumento tem apenas aplicação às operações de transporte internacional de pessoas, bagagens ou mercadorias em aeronave efetuadas a título oneroso e igualmente às operações gratuitas de transporte em aeronave efetuadas por uma empresa de transporte aéreo. Porém, em sede de reparação, regula apenas a responsabilidade da transportadora e limites da indemnização por danos que requerem concreta apreciação.

Dada a coexistência dos dois instrumentos, Regulamento nº 261/2001 e Convenção, importará aferir como se articulam. Primeiramente, aplicar-se-á o Regulamento, enquanto suporte normativo para a outorga de uma compensação “estandardizada”, ou seja, fixada em função da distância dos voos e respetivos atrasos, não se estabelecendo aqui regras sobre danos causados a passageiros e bagagens.¹⁸ Seguidamente, caso existam danos concretos a indemnizáveis, aplicar-se-á a Convenção. Sublinhe-se, somente será aplicável a danos individualizados a pessoas e a bagagens.

Embora, ambos os instrumentos se apliquem a atrasos, a compensação que atribuem não é a mesma, concedendo o Regulamento uma compensação automática e a Convenção uma reparação concreta de danos.¹⁹

Podemos ainda inferir do artigo 12º, nº 1 do Regulamento nº 261/2004, a possibilidade de o passageiro ter direito a uma indemnização suplementar. Falamos de uma compensação por danos morais ou por outros danos individuais, muito embora previstos pela Convenção. Caso se venham a apurar e a concretizar, tal ressarcimento ocorrerá,

¹⁸ Na Convenção, a assunção de responsabilidade pela transportadora aérea dependerá do tipo de dano em causa. Estes podem ser relacionados com a lesão corporal ou morte do passageiro, com avaria, destruição e perda de bagagem. Aplicar-se-á ainda a atraso, bagagem e mercadorias, mas apenas sempre dependente da avaliação do prejuízo...

¹⁹ MAESTRE CASAS, Pilar. El pasajero aéreo desprotegido: obstáculos a la tutela judicial en litigios transfronterizos por incumplimientos de las compañías aéreas (A propósito de la STJUE de 9 julio 2009, Rehder, As. C-204/08). *Cuadernos de derecho transnacional*, 2011, 282-303, p. 282 e ss. Disponível em: <file:///C:/Users/Administrador/Downloads/1337-Texto%20del%20art%C3%ADculo-712-1-10-20111004.pdf>. Acesso em: 2 nov. 23



logicamente, depois de atribuída a compensação standard, esta a consagrada no artigo 7º do Regulamento.

Os direitos consubstanciados por aquela norma, artigo 12º, podem ainda permitir ao passageiro que, para além da compensação standard prevista no Regulamento, possa ainda o passageiro solicitar uma compensação suplementar, mas agora fundada em gastos realizados por recusa de embarque, cancelamento ou atraso do voo. Ora, se assim for, esta compensação caberá ainda no regime do Regulamento. Esta situação, é, porém, diferente da anterior, pois, entende-se que se encontra implícita no dever de assistência, previsto no artigo 9º do Regulamento. Não se trata de compensações excludentes, inferindo-se a sua coexistência, articulação e propósito do próprio sistema e escopo do Regulamento.²⁰

No que diz respeito ao pedido de indemnização por danos, previsto no artigo 19º da Convenção de Montreal, o passageiro, caso o pretenda formular, deverá fazê-lo, de acordo com o artigo 33º, do mesmo instrumento, ou seja “*a acção 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*”. Facilmente percebemos que a Convenção não privilegia a situação do local, podendo este fixar-se fora do território da UE.²¹

Todavia, no presente trabalho, como já referido, é nosso ensejo abordar a proteção efetiva dos passageiros aéreos em caso de recusa desembarque, cancelamento de voo e respetivos atrasos, pelo que, face aos direitos que lhes são reconhecidos por lei e à necessidade de os mesmos serem acautelados, teremos, ainda, de indagar sobre qual a jurisdição competente para a ação da referida indemnização *standard*.

Só, deste modo, se concretizará a tutela jurisdicional efetiva, enquanto direito fundamental, largamente consagrado nas Leis Fundamentais dos Estados. Neste sentido, analisaremos o Regulamento Bruxelas I *bis* quanto às regras de competência pertinentes em sede de litígios emergentes do transporte aéreo de internacional de passageiros.

²⁰ Neste sentido, *ibidem*, p.289.

²¹ Importa sublinhar que a UE é uma das partes no referido instrumento.



3. AS NORMAS DE COMPETÊNCIA (JURISDICIONAL) NO REGULAMENTO BRUXELAS I *BIS*

Perante um litígio emergente de uma relação privada internacional, impor-se-á, tal como nas situações congêneres internas, averiguar sobre o órgão jurisdicional competente para apreciar o diferendo.

No contrato de transporte aéreo internacional de passageiros temos configurada uma relação jurídica plurilocalizada, em virtude dos seus elementos estarem em contacto com mais do que um ordenamento jurídico. Num primeiro momento, implicando um conflito de jurisdições - determinação do tribunal competente - e, num segundo, um conflito de leis - designação do direito material aplicável.

Embora existam normas substantivas harmonizadas ou mesmo uniformes,²² relacionadas com a disciplina do transporte aéreo, *v.g.* Regulamento n° 261/2004, haverá, outras, a que teremos de lançar mão, sempre que aquelas não esgotarem a tutela da situação. Referimo-nos ao Direito Internacional Privado, via conflitual.

As normas sobre competência jurisdicional e lei aplicável, em matéria civil e comercial, especialmente em sede contratual, apresentam-se, no espaço comunitário, uniformizadas pela adoção de regulamentos, respetivamente Regulamento Bruxelas I *bis* e Regulamento n° 593/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, 17 de maio de 2008, sobre a lei aplicável às obrigações contratuais (Regulamento Roma I).

Ora, o contrato de transporte, de que aqui cuidamos, é apenas o de transporte aéreo de passageiros internacional, sendo que o Estado da partida (de origem) não coincidirá com o Estado de destino (de chegada). Teremos de ter presente o facto de um dos sujeitos da relação, o viajante, se apresentar, amiudamente, como consumidor,²³ ou seja, adquiriu o título de transporte para a realização de uma viagem fora do âmbito da sua atividade profissional.

²² Tal dependerá do ato legislativo adotado ser Diretiva ou Regulamento.

²³ Muito embora nem sempre considerado consumidor face à tutela concedida, fazendo crer que há consumidores e consumidores, como veremos mais à frente,



Cumpra, ainda, salientar que aquele, ou aqueles, passageiro(s) estabeleceram uma relação contratual com a companhia aérea, direta ou indiretamente, operando esta última por via de um intermediário, seja esta agência ou um operador de viagens.

Um litígio sobre matéria civil ou comercial, em sede contratual, emergente de uma relação privada internacional, implicará, na ausência de escolha de outros meios de resolução de litígios pelas partes envolvidas, *v.g.* meios de resolução extrajudicial de litígios, o apelo às normas de competência,²⁴ presentes no Regulamento Bruxelas I *bis*.

De acordo com regra de competência geral, prevista no artigo 4º do Regulamento Bruxelas I *bis*, a conexão domicílio, eleita pelo legislador da EU, designará a globalidade dos Tribunais de um Estado-Membro, cometendo-se, posteriormente, ao direito interno de cada Estado a tarefa de designar *in concreto* o tribunal.²⁵

De acordo com as normas de competência especial, aplicáveis alternativamente, como veremos, a designação operará através de critérios de conexão especiais, indicando diretamente o tribunal competente, cf. artigos 7º a 9º do mesmo Regulamento.²⁶

²⁴ O Regulamento (UE) n.º 1215/2012 substituiu o Regulamento (CE) n.º 44/2001 (Regulamento Bruxelas I), o qual continua a aplicar-se aos procedimentos instaurados antes da data de aplicação do Regulamento (UE) n.º 1215/2012, ou seja, a partir de 10 de janeiro de 2015. Neste sentido artigo 66º do O Regulamento (UE) n.º 1215/2012: “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.* 2. *Não obstante o artigo 80º, o Regulamento (CE) n.º 44/2001 continua a aplicar-se às decisões proferidas em ações judiciais intentadas, aos instrumentos autênticos formalmente redigidos ou registados e às transações judiciais aprovadas ou celebradas antes de 10 de janeiro de 2015 e abrangidas pelo âmbito de aplicação daquele regulamento*”.

²⁵ O Regulamento estabelece que, independentemente da sua nacionalidade, o demandado deve ser demandado no Estado do seu domicílio, conforme disposto no artigo 4º. Todavia, este domicílio deverá situar-se em território da UE, relevando, apenas, o lugar do mesmo, ao tempo da propositura da ação. O legislador pretendeu, deste modo, equiparar os domiciliados nos Estados-Membros aos nacionais dos mesmos Estados, ficando, assim todos sujeitos às mesmas regras de conflitos de jurisdições. Conforme já afirmado, para se determinar, em concreto, o órgão jurisdicional do Estado do domicílio do demandado que irá apreciar o litígio, ter-se-á, ainda, de consultar as regras de competência internas desse Estado. Serão estas a indicar qual o Tribunal, que no caso, apreciará a lide. Caso o demandado não possua domicílio num Estado-Membro, o legislador previu que este pode ainda ser demandado perante os tribunais do Estado-Membro do demandante/autor - somente se este for um consumidor ou um trabalhador - de acordo com os artigos 18º, nº 1 e artigo 21º, nº 2, respetivamente, para além de situações de competência exclusiva e da existência de pactos atributivos de jurisdição, artigos 24º e 25º

²⁶ A par da competência geral, o Reg. Bruxelas I *bis* consagrou regras de competência especiais. Para percebermos o *modus operandi* destas conexões de competência, deveremos atender ao considerando 16, onde se afirma que “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. (...)”.



Porém, em sede de conflitos de jurisdições, no que ao contrato de transporte aéreo internacional de passageiros diz respeito, questões de embarque, cancelamento e atraso no voo, não existe, para além da situação concreta, já analisada, e relativa à Convenção de Montreal, regulamentação específica, pelo que apenas quedará o recurso ao Regulamento Bruxelas I *bis*.

Deste modo, torna-se crucial identificar a relação material controvertida, bem como a sua natureza, pois só assim saberemos se a questão *dicidenda* caberá no âmbito do foro de proteção especial, podendo aí ser pleiteada.

Caso contrário, restar-nos-á o foro de competência geral ou, alternativamente, um dos foros de competência especial, cabendo ao Reclamante a respetiva escolha.

Cumpre, agora, analisar como convive a regra de competência geral, contida no artigo 4º, e as regras de competências especiais, vertidas nos artigos 7º a 9º.

Estas últimas, apesar de apelidadas de especiais não derogam a regra geral, apresentando-se como conexões de competência alternativas, facultando ao demandante/autor a escolha entre o tribunal do domicílio do demandado ou o tribunal diretamente designado pelos critérios de competência especial, sendo estes expressão do princípio da maior proximidade.²⁷ Diga-se, em abono desta preocupação, que a proximidade do tribunal em relação aos factos constitui um fator não despiciendo, impondo que a designação do tribunal competente assente em uma conexão que a valorize.^{28/29/30}

Voltando ao tema que ora nos ocupa, qual o tribunal competente para apreciar um litígio emergente de um contrato de transporte aéreo internacional de passageiros, impor-se-á que nos foquemos nas competências especiais, notadamente, em sede contratual. Num primeiro momento, importará delimitar a expressão “matéria contratual”. Atenderemos, para

²⁷ VICENTE, Dário Moura; DE SOUSA, Miguel Teixeira. *Comentários à Convenção de Bruxelas*. editor: Lex-Edições Jurídicas, 1994, p.86.

²⁸ Caberá ainda atender ao facto de as competências (especiais) descrita no artigo 7º do Reg. Bruxelas I *bis* designarem diretamente o Tribunal competente.

²⁹ *Ibidem*.

³⁰ **Competências especiais, Artigo 7º**, “As pessoas domiciliadas num Estado-Membro podem ser demandadas noutra 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); 2). Em matéria extracontratual, perante o tribunal do lugar onde ocorreu ou poderá ocorrer o facto danoso;” (...).



o efeito, à posição defendida pelo Tribunal de Justiça no processo C-147/12, 18 de julho de 2013³¹, que nos auxiliará nesta atividade hermenêutica.

No âmbito de um pedido de decisão prejudicial, nos termos do artigo 267.º TFUE, aquela instância entendeu que «o conceito de “matéria contratual” na aceção do artigo 5.º, ponto 1, alínea a), do Regulamento n.º 44/2001³² não pode ser entendido como abrangendo uma situação em que não existe nenhum compromisso livremente assumido por uma parte perante a outra. Por conseguinte, a aplicação da regra de competência especial prevista em matéria contratual no referido artigo 5.º, ponto 1, alínea a), pressupõe a determinação de uma obrigação jurídica livremente consentida por uma pessoa para com outra e na qual se baseia a ação do demandante (...)».

Transpondo este entendimento para a atual regime em vigor, plasmado no artigo 7º, nº1, alínea a) do Regulamento Bruxelas I *bis*, o tribunal competente, em sede contratual, será o do lugar onde foi ou deva ser cumprida a obrigação. Nesta medida, proteger-se-á o credor, perante a possibilidade de o devedor alterar o conteúdo da conexão domicílio, elemento de conteúdo variável, como sabemos, e, por isso, facilmente manuseável.

Se atentarmos ao teor do artigo 7º, verificamos que, o legislador em sede contratual, elegeu, em função da tipologia da relação material controvertida, diferentes conexões de competência. A este respeito, o Tribunal de Justiça, a propósito do Regulamento nº 44/2001, defendeu que a competência especial, prevista no artigo 5º, nº1 (atual artigo 7º, nº1 do Regulamento Bruxelas I *bis*), responde a um objetivo de proximidade, dada a conexão estreita entre o contrato e o órgão jurisdicional chamado a apreciar o litígio.³³

Ainda no mesmo acórdão, o Tribunal de Justiça, relativamente ao entendimento sobre o lugar de cumprimento das obrigações decorrentes de um contrato de venda, considerou que o mesmo corresponde ao lugar onde os bens foram ou devam ser entregues,

³¹ Processo entre: ÖFAB, Östergötlands Fastigheter AB contra Frank Koot, Evergreen Investments BV.

³² O qual corresponde ao atual artigo 7º, nº1, alínea a) do Regulamento Bruxelas I *bis*.

³³ Cf. Acórdão do Tribunal de Justiça (Quarta Secção) 3 de maio de 2007, processo 0386/05, Color Drack GmbH contra Lexx International Vertriebs GmbH.

Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:62005CJ0386>. Acesso em: 8 Abr.2024



consubstanciando uma conexão autônoma, podendo fundamentar vários pedidos emergentes de um mesmo contrato.^{34/35}

Regressando ao transporte aéreo internacional de passageiros, verificamos que este contrato é, maioritariamente qualificado, pela doutrina e jurisprudência, como prestação de serviços. Consequentemente, teremos de aquilatar sobre a sua natureza jurídica, para percebermos as razões que justificaram a sua exclusão do regime dos contratos de consumo.

Dada a ausência, nos referidos instrumentos, de uma noção sobre prestação de serviços, utilizaremos a consagrada no Código Civil português, artigo 1154º, como ponto de partida.³⁶ Concomitantemente, atenderemos à noção de contrato de transporte aéreo de passageiros, pois é deste que nos ocupamos.

Trata-se de um contrato “*no qual uma entidade se obriga a transportar um indivíduo (o passageiro) e sua bagagem, de um local para o outro, utilizando uma aeronave, caracteriza-se por ser um contrato consensual, bilateral, em regra oneroso e não solene e normalmente de adesão.*”³⁷

Embora a doutrina e a jurisprudência tendam a qualificar este contrato como prestação de serviços, existem vozes que assim não entendem, evidenciando que aquele não se limita apenas ao serviço de transporte.³⁸ Neste sentido, juntando-nos a algumas dessas vozes, entendemos estar perante um contrato misto, embora combinado, comportando a prestação global da transportadora várias prestações típicas de tipos contratuais diferentes. No que diz respeito às obrigações da transportadora aérea, referimo-nos à prestação do

³⁴ *Ibidem*, nºs 24 e 26 do citado acórdão.

³⁵ Esta conexão é igualmente aplicável em caso de pluralidade de lugares de entrega de mercadorias num mesmo Estado-Membro, devendo entender-se que apenas um tribunal deve ser competente para conhecer de todos os pedidos baseados no contrato, independentemente do apelo à conexão mais estreita. Se esta conexão não puder determinar o lugar de entrega principal, em caso de pluralidade de lugares de entrega das mercadorias, poder-se-á admitir que o demandante possa demandar o demandado em um dos locais de entrega à sua escolha. Cf. Acórdão citado supra nota 8, nºs 36, 38, 40 e 42.

³⁶ **Artigo 1154º do Código Civil Português:** “*contrato de prestação de serviço é aquele em que uma das partes se obriga a proporcionar à outra certo resultado do seu trabalho intelectual ou manual, com ou sem retribuição*”.

³⁷ Cf. Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa, Processo: 4453/15.4T8OER.L2-2, de 23-11-2017.

Disponível em:

<https://www.dgsi.pt/jtrl.nsf/33182fc732316039802565fa00497eec/76af12907c3a998d802581f500420ad9?OpenDocument>. Acesso em: 28 dez. 23.

³⁸ AZEVEDO, Filipa Moreira. Contrato de transporte aéreo—o fenómeno do overbooking. *Revista Julgar*, Julho de, 2018, p. 5 e ss. Disponível em: <https://julgar.pt/wp-content/uploads/2018/07/20180703-ARTIGO-JULGAR-Transporte-a%C3%A9reo-e-overbooking-Filipa-Moreira-Azevedo.pdf>. Acesso em: 4 jan. 24.



serviço e ao depósito da bagagem. Pelo lado do passageiro, a prestação principal consubstancia uma prestação unitária relativa ao pagamento do preço.³⁹

Urge, então, perceber quais as obrigações que impendem sobre a transportadora aérea de passageiros. O Tribunal de Justiça, na sua tarefa interpretativa, num arauto de 2009⁴⁰, tomou a seguinte posição:

No paragrafo 40 dispõe que “os serviços cuja prestação corresponde ao cumprimento das obrigações decorrentes de um contrato de transporte aéreo de pessoas são, com efeito, o registo assim como o embarque dos passageiros e o acolhimento destes últimos a bordo do avião no lugar de descolagem estipulado no contrato de transporte em causa, a partida da aeronave à hora prevista, o transporte dos passageiros e das suas bagagens do lugar de partida para o lugar de chegada, o acompanhamento dos passageiros durante o voo e, finalmente, o desembarque destes, em condições de segurança, no lugar de aterragem e à hora que esse contrato fixa. Deste ponto de vista, os eventuais lugares de escala da aeronave também não apresentam um elemento de conexão suficiente com o essencial dos serviços resultantes do referido contrato”.

Não poderemos deixar de enfatizar que tal entendimento vai ao encontro da natureza mista do contrato, que perfilhamos. Nestes termos, de acordo com a teoria da absorção⁴¹ e atendendo ao respetivo enquadramento contratual, deve-lhe ser aplicado o regime do contrato preponderante, *in casu* o regime da prestação de serviços.

Quanto à interpretação da expressão “prestação de serviços” constante do Regulamento Bruxelas I *bis*, artigo 7º, nº 1, alínea b), 2º §, e atendendo a que este instrumento constitui um ato legislativo da UE, o mesmo deve ser interpretado autonomamente, de acordo com os objetivos e o sistema preconizado pelo próprio Regulamento, não descurando

³⁹ VARELA, João de Matos Antunes, *Das Obrigações em geral*. Vol. I. Coimbra: Editora Almedina, 1982, pp. 240- 253. Refere o autor o seguinte: “*Dá-se misto o contrato no qual se reúnem elementos de dois ou mais negócios, total ou parcialmente regulados na lei*” (...); “*(...) há casos em que a prestação global de uma das partes se compõe de duas ou mais prestações, integradoras de contratos (típicos) diferentes, enquanto a outra se vincula a uma contraprestação unitária (contratos combinados)*”.

⁴⁰ Cf. Acórdão do Tribunal de Justiça de 9 de julho de 2009, processo C-204/08, Pedro Rehder contra Air Báltico Corporação. Disponível em: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=76299&pageIndex=0&doclang=en&mode=%20=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=3862429>. Acesso em: 4 jan. 24.

⁴¹ “*A teoria da absorção postula que haverá que individualizar o elemento preponderante do contrato e aplicar-se a todo o contrato o regime do contrato típico em que esse elemento preponderante se integra*”, cf. Acórdão do Tribunal da Relação de Guimarães, 21-10-202. Disponível [https://www.dgsi.pt/jtrg.nsf/86c25a698e4e7cb7802579ec004d3832/3751d78190d4a446802587870040f35b?](https://www.dgsi.pt/jtrg.nsf/86c25a698e4e7cb7802579ec004d3832/3751d78190d4a446802587870040f35b?OpenDocument) Acesso em: 5 jan. 24.



os princípios gerais que resultam do conjunto dos ordenamentos jurídicos nacionais.⁴² Afirma-se, ainda, que aquela expressão será suscetível de abranger tanto os contratos que impliquem uma obrigação de meios como os que pressupõem uma obrigação de resultado.⁴³

Neste âmbito, para se determinar a conexão de competência operante, o Tribunal de Justiça, no mesmo Acórdão de 2009, defendeu que os fundamentos alegados pelo Tribunal de Justiça no Acórdão Color Drack GmbH contra Lexx International Vertriebs GmbH deveriam, também, aqui ser aplicados, mesmo que a prestação de serviço não pudesse ser realizada em um único Estado.

A certeza jurídica e o critério da proximidade, que se pretende com a eleição de um único fator de conexão, lugar onde os serviços foram ou devam ser prestados, mesmo no caso de existirem várias pretensões emergentes de um mesmo contrato, reclamam o entendimento já defendido em sede de compra e venda.

A Posição do Tribunal de Justiça, muito embora pronunciando-se sobre o artigo 5º, nº1, alínea b), 2º §, atual artigo 7º, nº1, alínea b), 2º §, foi a seguinte: “o artigo 5.º, nº 1, alínea b), segundo travessão, do Regulamento (CE) nº 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, 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 (CE) nº 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) nº 295/91, 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.”

⁴² Acórdão do Tribunal de Justiça de 14 de Outubro de 1976, processo 29/76, LTU Lufttransportunternehmen GmbH e Co. KG, Düsseldorf, e Eurocontrol, Bruxelas, o qual abordou pela primeira vez a problemática da interpretação de conceitos na aérea do Direito internacional privado. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:61976CJ0029>. Acesso em: 5 jan. 24. Neste sentido, cf. RIBEIRO, Geraldo Rocha. A europeização do direito internacional privado direito processual internacional: algumas notas sobre o problema da interpretação do âmbito objectivo dos regulamentos comunitários. *JULGAR* - N.º 23 – 2014. Coimbra Editora Disponível em: <https://julgar.pt/wp-content/uploads/2014/05/13-Geraldo-Ribeiro.pdf>. Acesso em: 10 out. 23.

⁴³ CARAVACA, Alfonso-Luis Calvo; GONZÁLEZ, Javier Carrascosa. *Derecho del comercio internacional*. Colex, 2012, p.493 e ss.



Em suma, a escolha da conexão de competência para a prestação de serviços, no caso de transporte aéreo internacional de passageiros, recairá sobre o tribunal do lugar da partida ou do lugar de chegada da aeronave. Contudo, a análise da competência jurisdicional não se quedará ainda completa sem uma incursão pela competência em matéria de contratos de consumo, artigo 18º do Regulamento Bruxelas I *bis*.

Em virtude do passageiro ser um dos sujeito da relação jurídica, em causa, e, dado reunir os requisitos legais, comumente aceites e generalizados, para a sua qualificação como consumidor - aquele a quem sejam fornecidos bens, prestados serviços ou transmitidos quaisquer direitos, destinados a uso não profissional, por pessoa que exerça com carácter profissional uma atividade económica que vise a obtenção de benefícios⁴⁴ - tornar-se-á inevitável, perante o regime plasmado no Regulamento Bruxelas I *bis*, averiguar das razões que terão levado o legislador a excluir o contrato de passageiros do regime do contrato de consumo.

As conexões de competência, em sede de contratos com consumidores, facultam ao consumidor a possibilidade de ele intentar a ação contra a outra parte no contrato, seja perante o tribunal do Estado-Membro onde estiver domiciliada essa parte, seja no tribunal do lugar onde o consumidor tiver domicílio, independentemente da localização do domicílio da outra parte, artigo 18º, nº 1 do Regulamento Bruxelas I *bis*.

No entanto, verificamos que o profissional somente poderá demandar o consumidor nos tribunais do Estado-Membro do domicílio do consumidor, artigo 18º, nº 2. Esta particularidade justifica-se para proteção deste último, considerado a parte mais vulnerável no contrato de consumo. O profissional estará, certamente, em vantagem económica, sendo, inclusive, mais fácil para ele litigar em país estrangeiro.

Todavia, o legislador, no artigo 17º, nº 3 do Regulamento Bruxelas I *bis*, exclui do foro de proteção dos contratos de consumo, o contrato de transporte, excepcionando, apenas, diga-se, desta exceção, os contratos de fornecimento de uma combinação de viagem e alojamento por um preço global.

⁴⁴ Cf. Lei de Defesa do Consumidor portuguesa, Lei n.º 24/96, de 31 de julho, versão atualizada pela Lei n.º 28/2023, de 04 de julho.



Tal posição consubstancia, para nós um desafio, impelindo-nos a averiguar dos motivos que estarão na sua base.

4. A PERTINÊNCIA DO FORO DE PROTEÇÃO. A EXCLUSÃO DO CONTRATO DE TRANSPORTE

Para averiguarmos sobre a competência internacional de um tribunal *in concreto*, teremos de saber qual a natureza jurídica da relação privada internacional de emerge o litígio. Nesta esteira, e face ao contrato aéreo internacional de passageiros, importará perceber se o objeto do litígio consubstancia ou não uma relação de consumo para, seguidamente, concluirmos se será possível o passageiro litigar no foro de proteção especial. Só, assim, saberemos se será cabível interpor a respetiva ação no foro de proteção previsto para os contratos de consumo, ou, se tal não se afigurar, perante o tribunal do domicílio do demandado (regra de competência geral), ou, alternativamente, de acordo com as regras de competência especial (lugar onde os serviços foram ou devam ser prestados).

Todavia, o Regulamento Bruxelas I *bis*, no seu artigo 17º, nº 3, dispõe que a secção relativa aos contratos de consumo não pode ser aplicada ao contrato de transporte, com exceção dos contratos de fornecimento de uma combinação de viagem e alojamento por um preço global. Deste modo, os litígios emergentes de contratos de transporte celebrados entre passageiros e transportadoras não foram contemplados em sede de foro de proteção especial. Tal opção contraria, naturalmente, a ideia de que o passageiro viajante, fora da sua atividade profissional, se assume como consumidor e, conseqüentemente, pretenderia reivindicar os direitos que lhe assistem perante um foro de proteção, sendo este mais apazível. Não poderemos deixar de enfatizar o facto de estarmos perante um contrato de adesão, celebrado entre passageiro/consumidor e transportadora aérea, reclamando especial atenção a parte mais vulnerável. Contudo, a exclusão consagrada pelo legislador do Regulamento Bruxelas



I bis, artigo 17º nº 3, não deixa de causar alguma estranheza, muito embora, o seu antecessor, Regulamento nº 44/2001, também assim dispusesse no seu artigo 15º, nº 3.^{45/46/47}

Os problemas em sede de transporte aéreo internacional de passageiros, na esmagadora maioria, não se apresentam, como muitos fazem crer, resolvidos automaticamente e amigavelmente entre o passageiro reclamante e a transportadora aérea. A atualidade mostra-nos que assim não sucede. A litigância acabará, frequentemente, perante tribunais judiciais ou tribunais de consumo.⁴⁸

No contexto atual, facilmente se concluiu que apenas os pacotes de viagens organizadas beneficiam do foro especial previsto para os contratos de consumo. O legislador quis apenas permitir a possibilidade de os viajantes poderem acionar as agências de viagens sempre que as estas não lograrem honrar as suas obrigações nos contratos que celebrem com os passageiros.

Muito embora o passageiro seja retratado como consumidor no direito substantivo do consumo, o Regulamento Bruxelas *I bis*, em sede processual, não lhe concede proteção especial. Sublinhe-se que, neste instrumento, somente por intermédio da agência de viagens,

⁴⁵ Também a Convenção de Bruxelas de 1968, relativa à competência judiciária e à execução de decisões em matéria civil e comercial, versão 78 consagrava no artigo 13º último parágrafo o seguinte: “*o disposto na presente secção não se aplica ao contrato de transporte*”.

⁴⁶ Cf. Relatório do Professor P. Schlosser sobre a Convenção, de 9 de Outubro de 1978, relativa à adesão do Reino da Dinamarca, da Irlanda e do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte à Convenção relativa à competência judiciária e à execução de decisões em matéria civil e comercial, bem como ao Protocolo relativo à sua interpretação pelo Tribunal de Justiça, JOCE 189, 33º ano, 28 de julho de 1990, ponto 160, p. 227. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=OJ:C:1990:189:FULL>. Acesso em: 17 dez. 23.

No relatório Schlosser, a propósito desta Convenção, dispõe-se o seguinte; “*A exclusão dos contratos de transporte do âmbito de aplicação das disposições especiais da Convenção relativas à protecção dos consumidores deve-se ao facto de as convenções internacionais sujeitarem esses contratos a um regime especial com múltiplas ramificações, e de a inclusão desses contratos na Convenção, apenas sob o ponto de vista da competência judiciária, vir complicar a situação jurídica. A exclusão pura e simples dos contratos de transporte do âmbito de aplicação da secção 4 significa, além disso, que a aplicabilidade das secções 1 e 2 e, nomeadamente, do ponto 1 do artigo 5º não é de forma alguma afectada*”.

⁴⁷ A posição do Professor Schlosser perante o texto da Convenção de Bruxelas, versão 78, é perfeitamente compreensível à época, mas como constatamos, a regulamentação do transporte aéreo de passageiros internacional, que neste momento releva, não se apresenta suficientemente abrangente, de forma a incluir não só a regulamentação substantiva, mas também a de natureza processual. A intensificação do tráfego aéreo, em todo mundo, impõe, necessariamente, uma reflexão generalizada, capaz de apresentar uma resposta eficiente, superando a atual diversificação legal, com os problemas que a sua compatibilização e articulação acarretam, prejudicando os passageiros nos direitos que lhes assistem.

⁴⁸ Tal é o exemplo português, onde, atualmente, os conflitos entre passageiros aéreos e transportadores são submetidos aos tribunais de consumo, no âmbito de uma arbitragem voluntária, embora potestativa para o profissional.



a quem o consumidor adquiriu o pacote de viagem organizada ou à medida, terá essa tutela, aliás, entendimento corroborado, também, pelo artigo 6º do Regulamento Roma I.⁴⁹

Nos contratos de transporte excluídos do foro de proteção dos contratos de consumo, o Tribunal de Justiça da União Europeia tem considerado que existe uma prestação de serviços, independentemente de ter sido celebrado um contrato entre o passageiro e a concreta companhia aérea. Trata-se da situação limite em que o passageiro não adquiriu o bilhete de avião diretamente à companhia, mas fê-lo por intermédio de uma agência de viagens. Consequentemente, podem os passageiros, caso se imponha, intentar uma ação no foro contratual, artigo 7º do Regulamento Bruxelas I *bis*, sendo que a particularidade deste foro reside na tutela da igualdade das partes, privilegiando, desse modo, o *forum actoris*, não se tutelando, diga-se, a parte mais vulnerável da relação, o passageiro.

Se pensarmos em outros instrumentos europeus, especialmente na Diretiva (UE) 2015/2302, sobre viagens organizadas⁵⁰ e no Regulamento nº 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, constatamos que o passageiro é aí considerado consumidor.

Em sede processual, seria razoável, como fomos dando nota, raciocinar nos seguintes termos: para a determinação do tribunal competente qualificaríamos a obrigação que serve de fundamento à ação, para, quiçá, consoante o resultado, acudirmos, ou não, a um foro de proteção especial, estabelecido de acordo com a respetiva lógica, ou seja atendendo à debilidade do sujeito da relação que urge proteger.

Perante a legislação europeia, especialmente no que diz respeito à determinação do tribunal competente, esta correspondência qualificativa, como vimos, nem sempre se

⁴⁹ Regulamento (CE) nº 593/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho de 17 de junho de 2008 sobre a lei aplicável às obrigações contratuais (designado por Roma I). Este instrumento estabeleceu o quadro normativo em sede conflitual, permitindo designar a lei aplicável aos contratos internacionais que se satisfaçam o seu âmbito de aplicação. O Regulamento Roma I substituiu a Convenção 80/934/CEE sobre a lei aplicável às obrigações contratuais de 1980. O princípio geral previsto no regulamento Roma I, à semelhança da sua antecessora (Convenção de Roma), é o da autonomia da vontade. Em termos gerais, será aplicada a lei escolhida pelas partes ou a que resultar de forma clara das disposições do contrato, ou das circunstâncias do caso, artigo 3º nº 1.

⁵⁰ Diretiva (UE) 2015/2302 do Parlamento Europeu e do Conselho de 25 de novembro de 2015 relativa às viagens organizadas e aos serviços de viagem conexos, que altera o Regulamento (CE) nº 2006/2004 e a Diretiva 2011/83/UE do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga a Diretiva 90/314/CEE do Conselho.



concretiza. Aliás, o Regulamento Bruxelas I *bis*, excepcionando do foro especial de consumo o contrato de transporte, como que “desqualifica” o passageiro do seu estatuto de consumidor.⁵¹

Contudo, não poderemos, também, deixar de enfatizar o facto de os instrumentos comunitários existentes, aplicáveis ao contrato de transporte aéreo de passageiros, evidenciarem uma preocupação constante, muito embora nem sempre alcançada, de proteção ao passageiro, enquanto parte mais débil da relação contratual.

Se atentarmos ao Regulamento n° 261/2004, verificamos que este veio estabelecer os direitos mínimos dos passageiros, em caso de recusa de embarque contra sua vontade, cancelamento de voos e atraso de voo (artigo 2°). Este diploma constitui, atualmente, na UE, uma parte expressiva da regulamentação material, aplicável

“aos passageiros que partem de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro a que o Tratado se aplica”; e aos “os passageiros que partem de um aeroporto localizado num país terceiro com destino a um aeroporto situado no território de um Estado-Membro a que o Tratado se aplica, a menos que tenham recebido benefícios ou uma indemnização e que lhes tenha sido prestada assistência nesse país terceiro, se a transportadora aérea operadora do voo em questão for uma transportadora comunitária” (artigo 3°, n° 1 alíneas a) e b).

Se equacionarmos que aquisição da viagem, pelo passageiro, ocorreu no âmbito de uma viagem organizada, na aceção da Diretiva (UE) 2015/2302 do Parlamento Europeu e do Conselho de 25 de novembro de 2015 relativa às viagens organizadas e aos serviços de viagem conexos⁵², constatamos, ainda, que a preocupação se centra, também, no viajante/passageiro/consumidor, buscando atingir-se um nível elevado de uniformidade quanto à proteção daquele neste tipo de viagens, tendo em consideração, inquestionavelmente, o aumento exponencial de reservas *online*.

⁵¹ Reportamo-nos, evidentemente, à situação em que o passageiro adquire um voo fora da sua atividade de profissional.

⁵² Diretiva transposta para a ordem jurídica portuguesa através do Decreto-Lei n.º 17/2018, de 8 de março. Estabelece o regime de acesso e de exercício da atividade das agências de viagens e turismo.



O próprio legislador da União considera os viajantes que adquirem viagens organizadas ou serviços de viagem conexos como consumidores, na aceção do direito do consumidor da União (Considerando 7 da Diretiva 2015/2302).

Se, a título de exemplo, e dada a quase uniformidade do conceito nos diferentes ordenamentos jurídicos que tutelam o consumidor, prestarmos atenção à noção de consumidor vigente no Direito Português, diremos que, de acordo com o artigo 2.º, n.º 1, da Lei da Defesa do Consumidor, “*considera-se consumidor todo aquele a quem sejam fornecidos bens, prestados serviços ou transmitidos quaisquer direitos, destinados a uso não profissional, por pessoa que exerça com carácter profissional uma atividade económica que vise a obtenção de benefícios*”.

Também nesta esteira e de acordo com o Direito da União Europeia, mais propriamente com a Diretiva (UE) 2019/771 do Parlamento Europeu e do Conselho de 20 de maio de 2019 relativa a certos aspetos dos contratos de compra e venda de bens⁵³, artigo 2º, alínea 2) e com a Diretiva (UE) 2019/770 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de maio de 2019 sobre certos aspetos relativos aos contratos de fornecimento de conteúdos e serviços digitais, artigo 2º, alínea 6), consumidor é “*uma pessoa singular que, no que respeita aos contratos abrangidos pela presente diretiva, atue com fins que não se incluam no âmbito da atividade comercial, empresarial, artesanal ou profissional*”.

Seguindo este raciocínio, facilmente se conclui que o consumidor se apresenta como sujeito económico, não intervindo no processo de produção ou distribuição de bens e serviços, estando na relação de consumo como o destinatário final de todos esses processos/atividades.⁵⁴ Consequentemente, não se integra em nenhuma atividade produtiva, participando apenas na última fase do processo económico.⁵⁵ Para além, de ser considerado um sujeito económico, ele é, também, um sujeito de direito, enquanto interveniente numa relação jurídica que estabeleceu com a companhia aérea e a quem adquiriu o bilhete, devendo gozar, assim, da respetiva proteção legal.

⁵³ Diretiva (UE) 2019/771 do Parlamento Europeu e do Conselho de 20 de maio de 2019 relativa a certos aspetos dos contratos de compra e venda de bens que altera o Regulamento (UE) 2017/2394 e a Diretiva 2009/22/CE e que revoga a Diretiva 1999/44/CE.

⁵⁴ VALLE AZNAR ESQUIVEL, Patrícia del. Defesa do consumidor no contrato de transporte aéreo. *ELDERECHO.COM*. LEFEBVRE. Disponível em: <https://elderecho.com/la-proteccion-del-consumidor-en-el-contrato-de-transporte-aereo>. Acesso em: 22 jan. 24.

⁵⁵ LASARTE ALVAREZ, Carlos. *Manual Sobre Proteccion De Consumidores Y Usuarios*. Publidisa, 2003. P. 20 e ss.



No Regulamento Roma I, o legislador, relativamente à lei aplicável ao contrato de transporte internacional de passageiros refere que sempre que as partes não tenham escolhido a lei, o que nos parece ser a situação recorrente, dada a posição das partes no contrato e o facto de este se apresentar na forma de contrato de adesão, será de aplicar a lei do país em que o passageiro tem a sua residência habitual, desde que o local da partida ou de destino se situe nesse país, cf. artigo 5º, nº 2, § 1º. Nesta sede, o legislador comunitário procurou eleger as conexões mais idóneas para designar a lei aplicável a este contrato. Centrou-se, assim, na proteção da parte mais débil, tendo inclusive, em sede de escolha de lei, limitado o princípio da autonomia das partes, artigo 5, nº 2 § 2º.^{56/ 57} Se acaso as partes não lograram escolher a lei aplicável, o legislador considerou, ainda, se resultar claramente do conjunto das circunstâncias do caso, que o contrato apresenta uma conexão manifestamente mais estreita com um país diferente do indicado, será aplicável a lei desse outro país, artigo 5º, nº 3.

A título de curiosidade, diga-se que o legislador, neste instrumento, autonomizou os contratos de transporte dos contratos celebrados por consumidores (artigos 5º e 6º), apenas permitindo a submissão, ao regime dos contratos celebrados por consumidores, dos contratos de transporte diferentes dos contratos relativos a uma viagem organizada, artigo 6º, nº4, alínea b).⁵⁸ A justificação, para tal exclusão, resulta do facto de o Regulamento Roma I ter consagrado regras especiais para os contratos de transporte, cf. artigo 5º.⁵⁹

⁵⁶ Não poderemos olvidar que o legislador do Regulamento Roma I consubstanciou, tal como seu antecessor na Convenção de Roma sobre a lei aplicável às obrigações contratuais de 19 de julho de 1980, o princípio da autonomia da vontade na escolha da lei aplicável ao contrato, artigo 3º de ambos os diplomas. Muito embora limitado, especialmente, pela exceção de ordem publica internacional do Estado do foro, pelas normas de aplicação imediata e em razão da parte mais débil

⁵⁷ Apesar de estas poderem efetivar a sua escolha, esta encontra-se limitada através de critérios objetivos, elencados, taxativamente, nas cinco alíneas do artigo 5º, nº 2. “*As partes podem escolher como lei aplicável ao contrato de transporte de passageiros, nos termos do artigo 3º, exclusivamente a lei do país em que: a) O passageiro tem a sua residência habitual; ou b) O transportador tem a sua residência habitual; ou c) O transportador tem a sua administração central; ou d) Se situa o local de partida; ou e) Se situa o local de destino*”.

⁵⁸ O Regulamento Roma I faz alusão à Diretiva 90/314/CEE do Conselho de 13 de junho de 1990, revogada pela Diretiva (UE) 2015/2302, supramencionada.

⁵⁹ Cf. MIMOSO, Maria João. O Contrato de Consumo no Regulamento Roma I (prelo, artigo publicado em obra Coletiva, 2024). “*Neste sentido, apenas quedarão fora do âmbito da exclusão as viagens organizadas. Estas viagens, de acordo com a Diretiva 2015/2302 do Parlamento Europeu e do Conselho de 25 de novembro de 2015, relativa às viagens organizadas e aos serviços de viagem conexos, apresentam-se uma combinação de pelo menos dois tipos diferentes de serviços de viagem para efeitos da mesma viagem ou férias. Entende-se a posição do legislador ao exigir a combinação de serviços, por um preço global, de modo a beneficiar o sujeito da proteção do regime especial. Se assim não fosse, relativamente ao transporte, aplicar-se-á a norma do artigo 5º*”.



A exaltação dos principais textos europeus aplicáveis ao contrato de transporte internacional de passageiros, sendo ou não de aplicação direta nos Estado-Membros, tratando-se de Regulamentos na primeira situação e de Diretivas, na segunda, carecendo estas de ser transpostas,⁶⁰ permitiram-nos observar que, à exceção do Regulamento Bruxelas I *bis*, todos os outros textos legais consideram o passageiro como a parte mais débil. Uns fazem-no por via do estatuto de consumidor, outros, criando expedientes legais em função da posição mais vulnerável de uma das partes, *in casu*, o passageiro (viajante).

5. REFLEXÃO CRÍTICA

Para um balanço crítico do problema em análise, partiremos do acórdão de 26 de março de 2020^{61/62} sobre um reenvio prejudicial a propósito da interpretação do artigo 5º, nº 1 e artigos 15º a 17º do Regulamento nº 44/2001. Relembre-se que as normas aqui aplicadas correspondem, atualmente, aos artigos 7, nº 11 e 17º a 19º do Regulamento Bruxelas I *bis*.

63

⁶⁰ Enquanto o regulamento é um ato normativo vinculativo, de alcance geral, aplicável quanto a todos os seus elementos, em todos os Estados- Membros da União, a diretiva é um ato legislativo que fixa um objetivo que os Estados- Membros da UE têm de alcançar. No entanto, cabe a cada um deles organizar as suas próprias leis para alcançar esses objetivos. Esta última tem de ser transposta para as ordens jurídicas nacionais.

⁶¹ Acórdão do Tribunal de Justiça (primeira secção) 26 de março de 2020, processo C-215/18, *Libuše Králová* Contra Primera Air Scandinavia A/S. Disponível em: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=224725&pageIndex=0&doclang=PT&mo%20de=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=2299538>. Acesso em: 10 jan. 24

⁶² Narraremos de forma sucinta o acórdão e as interrogações que o mesmo colocou seguindo de perto o respetivo texto original.

⁶³ O Regulamento (UE) n.º 1215/2012 substitui o Regulamento (CE) n.º 44/2001 (Regulamento Bruxelas I), o qual continua a aplicar-se aos procedimentos instaurados antes da data de aplicação do Regulamento (UE) n.º 1215/2012, ou seja, a partir de 10 de janeiro de 2015.

Neste sentido artigo 66º do O Regulamento (UE) n.º 1215/2012: “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. 2. Não obstante o artigo 80º, o Regulamento (CE) n.º 44/2001 continua a aplicar-se às decisões proferidas em ações judiciais intentadas, aos instrumentos autênticos formalmente redigidos ou registados e às transações judiciais aprovadas ou celebradas antes de 10 de janeiro de 2015 e abrangidas pelo âmbito de aplicação daquele regulamento*”.



A questão decidida prende-se com a proteção do passageiro no transporte aéreo e, naturalmente, com o direito material aplicável, no caso o Regulamento n° 261/2004 de 11 de fevereiro ⁶⁴, sem descuidar a determinação do foro competente.

O caso versa sobre uma passageira (Králová) de nacionalidade checa, com domicílio em Praga. Esta acionou a companhia aérea, Primera Air Scandinavia, pelo atraso de 4 horas no voo Praga- Keflavik. A viagem e o alojamento (destinado a férias) foram adquiridos junto de uma agência de viagens na República Checa. Foi invocado o foro de proteção do consumidor, dado a Autora ter sido considerada consumidora e os artigos 6º, n° 1 e 7º do Regulamento n° 261/2004 para o pedido indemnizatório. O Tribunal de Praga considerou-se incompetente alegando que a companhia aérea tinha sede na Dinamarca. Alegou, ainda, que a Autora não celebrou qualquer o contrato de transporte com a companhia, mas com a agência de viagens. O Tribunal Checo de recurso entendeu que tal situação se encontrava excluída do foro de proteção, dado a demandada ser uma transportadora aérea e não uma agência de viagens.

O TJUE, em reenvio prejudicial, considerou que se estaria em face de uma competência contratual em sede de foro especial alternativo, sublinhando a importância da qualificação autónoma da expressão “matéria contratual”. Defendeu que a obrigação contratual pode não pressupor a existência de um contrato entre as partes em litígio, sendo apenas necessária a existência de uma obrigação livremente assumida entre aquelas, capaz de gerar direitos e obrigações, não sendo, assim, requisito de aplicação do artigo 5º do Regulamento n° 44/2001, atual artigo 7º do Regulamento Bruxelas I *bis*.⁶⁵

⁶⁴ 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.

⁶⁵ Neste sentido, cf. acórdão do Tribunal de Justiça (terceira secção) 7 de março de 2018, processos apensos C-274/16, C-447/16 e C-448/16, *flightright GmbH contra Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA (C-274/16), Roland Becker contra Hainan Airlines Co. Ltd (C-447/16), e Mohamed Barkan, Souad Asbaï, Assia Barkan, Zakaria Barkan, Nousaiba Barkan contra Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA (C-448/16)*. Disponível em: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=200011&pageIndex=0&doclang=pt&mod%20e=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=2304815>. Acesso em: 12 jan. 24.



Importa então perceber se, no caso Králová, estaremos perante uma transportadora aérea na aceção do artigo 2º, alínea b), do Regulamento nº 261/2004^{66/67} Nestes termos, considera-se que a transportadora aérea cumpre obrigações livremente consentidas relativamente à agência de viagens, sendo esta a cocontratante do passageiro em causa, tendo as obrigações a sua fonte no contrato de viagem organizada celebrado entre o passageiro e a agência de viagens.⁶⁸

Contudo, a circunstância do contrato de transporte aéreo fazer parte de uma viagem organizada, na aceção do artigo 2º, ponto 1, da Diretiva 90/314, que inclui um alojamento, não é suscetível de infirmar esta conclusão.⁶⁹

A pergunta que se impõe, face à situação retratada no referido acórdão, é a seguinte: a ação de indemnização intentada por um passageiro contra a transportadora aérea operadora, com a qual esse passageiro não celebrou nenhum contrato, está abrangida pelo âmbito de aplicação das disposições legais relativas à competência especial em matéria de contratos celebrados por consumidores?⁷⁰ A competência do foro de proteção ao consumidor depende do preenchimento de três requisitos cumulativos: em primeiro lugar, que uma parte no contrato seja considerada consumidor, que atue num âmbito que possa ser considerado estranho à sua atividade comercial ou profissional; em segundo lugar, que tenha sido, efetivamente, celebrado um contrato entre esse consumidor e um profissional; e, em terceiro lugar, o contrato integrar uma das categorias referidas no dito artigo 17º, nº 1, alíneas a) a c).

⁶⁶ Por conseguinte, cabe ponderar se uma transportadora aérea que não celebrou um contrato de transporte com o passageiro e operou um voo previsto num contrato de viagem organizada celebrado por um terceiro cumpre uma obrigação livremente consentida em relação a outra parte e na qual se baseia a ação do demandante.

⁶⁷ O artigo 3º, nº 5 do Regulamento 261/2004 refere que “(...) sempre que uma transportadora aérea operadora, que não tem contrato com o passageiro, cumprir obrigações impostas por este regulamento, será considerado como estando a fazê-lo em nome da pessoa que tem contrato com o passageiro”.

⁶⁸ *Ibidem*.

⁶⁹ A Diretiva mencionada foi substituída pela Diretiva (UE) 2015/2302 do Parlamento Europeu e do Conselho de 25 de novembro de 2015.

⁷⁰ Importará relembra que o consumidor pode optar em intentar a ação perante o tribunal do seu domicílio ou perante os tribunais do Estado-Membro em cujo território está domiciliada a outra parte no contrato. Estas regras constituem uma derrogação, tanto à regra geral de competência estabelecida no artigo 4, nº 1, do referido Reg. Brux I *bis*, que atribui a competência aos tribunais do Estado-Membro em cujo território o requerido está domiciliado, como à regra de competência especial em matéria contratual, enunciada no artigo 7º, nº1 do mesmo diploma.



O Tribunal de Justiça entendeu que as regras de competência em matéria de contratos celebrados por consumidores, estabelecidas no artigo 16º, nº 1, do Regulamento nº 44/2001 (atual artigo 17º do Regulamento Bruxelas I *bis*), se aplicam apenas à ação intentada pelo consumidor contra a outra parte no contrato, o que implica necessariamente a celebração de um contrato entre o consumidor e o profissional em questão.^{71/72/73/74}

Neste contexto, defendeu o TJUE, que os artigos 15º a 17º do Regulamento nº 44/2001 (atuais artigos 17º a 19º do Regulamento Bruxelas I *bis*) devem ser interpretados no sentido de que uma ação de indemnização intentada por um passageiro contra a transportadora aérea operadora, com a qual esse passageiro não celebrou nenhum contrato (diretamente), não está abrangida pelo âmbito das disposições relativas à competência especial em matéria de contratos celebrados por consumidores.⁷⁵

Perante as posições vertidas no acórdão Králová, e antes de retirarmos as devidas conclusões, impor-se-á sublinhar que mesmo que o passageiro não tenha contratado diretamente com a transportadora, se esta livremente assumiu as suas obrigações, considerar-se-á que estará a fazê-lo em nome da pessoa que contratou com o passageiro, cf. artigo 3º, nº 5 do Regulamento nº 261/2004.

Embora, em sede de competência do foro de proteção ao consumidor, se exija a celebração efetiva de um contrato entre consumidor e profissional, o que no caso Králová

⁷¹ Cf. Acórdão de 25 de janeiro de 2018, Schrems, C-498/16, EU:C:2018:37, nº 45 e jurisprudência aí citada.

⁷² Defende o TJUE que uma interpretação no sentido de que as regras de competência em matéria de contratos celebrados por consumidores, estabelecidas no capítulo II, secção 4, do Regulamento nº 44/2001, atual Reg. Brux I *bis*, não se aplicam numa situação em que não existe um contrato entre o consumidor e o profissional é conforme com o objetivo.

Com efeito, como salientou o advogado-geral no nº 57 das suas conclusões do acórdão em análise, a possibilidade de o consumidor demandar o profissional perante o tribunal em cuja circunscrição se encontra o domicílio desse consumidor é contrabalançada pela exigência da celebração de um contrato entre eles, do qual decorre a referida certeza jurídica para o requerido.

⁷³ O Tribunal de Justiça salientou, ainda, que o conceito de “outra parte no contrato”, previsto no artigo 16º, nº 1, do Regulamento 44/2001 deve ser interpretado no sentido de que designa também o cocontratante do operador com o qual o consumidor celebrou esse contrato. ⁷² Cf. Acórdão de 14 de novembro de 2013, Maletic, C-478/12, EU:C:2013:735, nº 32.

⁷⁴ No entanto, a interpretação referenciada no acórdão Maletic, assenta em circunstâncias específicas, nas quais o consumidor estava, à partida, contratualmente vinculado a dois cocontratantes, de forma indissociável, cf. Acórdão de 28 de janeiro de 2015, Kolassa, C-375/13, EU:C:2015:37, nº 33.

⁷⁵ No caso Králová, o TJUE entendeu que um dos três requisitos para se recorrer ao foro do consumidor não estava preenchido. Tal não se verifica na relação jurídica entre um passageiro e a transportadora aérea, sempre que entre estes não tenha sido celebrado qualquer contrato. Diferentemente das condições exigidas para a aplicação das regras de competência especial que decorrem do artigo 5º, ponto 1, do Regulamento nº 44/2001 (artigo 7º Reg Brux I *bis*).



ocorreu por via da agência, situação, aliás, prevista no artigo 3º, nº 5 do mencionado Regulamento, entendemos que existe uma obrigação livremente assumida, com pagamento do preço por parte do passageiro, o qual reverterá para a companhia aérea, sendo certo que haverá uma percentagem para a entidade “intermediária”. Apesar do Tribunal de Justiça entender que se trata de uma situação cabível apenas em matéria contratual, artigo 5º do Regulamento nº 44/2001⁷⁶, e naturalmente artigo 7º Regulamento Bruxelas I *bis*, a mesma deverá configurar uma relação enquadrável na relação de consumo e, por isso, subsumível na norma do foro de proteção para os contratos de consumo.⁷⁷

Refira-se, ainda que o Regulamento nº 261/2004 no seu considerando nº1 afirma que:

“(a) acção da Comunidade no domínio do transporte aéreo deve ter, entre outros, o objectivo de garantir um elevado nível de protecção dos passageiros. Além disso, devem ser tidas plenamente em conta as exigências de protecção dos consumidores em geral”.

Estamos, neste momento, em condições de afirmar que a proteção jurídica do passageiro se desenvolve por duas vias. Por um lado, a proteção direta, desencadeada pelo passageiro frente à transportadora, reclamando os direitos que lhe são reconhecidos, especialmente os direitos consagrados no Regulamento nº 261/2004. Concretizá-la-á através de mecanismos agilizados pelas transportadoras aéreas, normalmente *online*, devendo proceder de acordo com as exigências procedimentais de cada uma. Por outro, caso o passageiro não obtenha a proteção desejada, deverá acionar a companhia aérea, parte no

⁷⁶ Acórdão de 26 Mar. 2020, Processo C-215/2018 “O artigo 5.º, ponto 1, do Regulamento (CE) nº 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, deve ser interpretado no sentido de que uma ação de indemnização intentada ao abrigo do Regulamento nº 261/2004 por um passageiro contra a transportadora aérea operadora está abrangida pelo conceito de «matéria contratual», na aceção desta disposição, mesmo que não tenha sido celebrado nenhum contrato entre essas partes e o voo operado por essa transportadora aérea estivesse previsto num contrato de viagem organizada, que incluía também um alojamento, celebrado com um terceiro”. Disponível em:

https://www.jusnet.pt/Content/DocumentMag.aspx?params=H4sIAAAAAAAAAEAMtMSbH1CjUAAmMLAyMLS7Wy1KLizPw8WyMDI6CYkRIIDOt0iU_OaSyINU2LTGnOBUAvUZ1RTUAAAA%3DWKE. Acesso em: 22 jan. 24.

⁷⁷ Muito se estranha que sempre que o passageiro adquira um título de viagem por intermédio, v.g. de agência, beneficie do foro contratual, pois existe contrato ou, como refere a jurisprudência da UE, uma obrigação livremente assumida, mas para lhe outorgar a possibilidade de litigar perante um foro de proteção, em sede de contratos de consumo, já não há contrato, restando-lhe a tutela do foro especial contratual. Construção, no nosso entendimento, algo paradoxal.



contrato que ambos celebraram, através do único instrumento ao seu dispor, Regulamento Bruxelas I *bis*, de forma a eleger o tribunal competente para litígio instalado.

Ora, como constatámos, o Regulamento Bruxelas I *bis* não elege um foro de proteção para o passageiro do transporte aéreo, quer quando este tenha adquirido o seu título de legitimação a uma companhia aérea diretamente ou online, ou indiretamente por via de uma agência de viagens (fora do contexto de uma viagem organizada), pelo que há que concluir que os contratos de transporte aéreos internacionais de passageiros se encontram excluídos dos foros de proteção consagrados nos artigos 17º a 19º do Regulamento Bruxelas I *bis*, restando-lhe apenas o foro especial em matéria contratual, de acordo com os critérios previstos para a prestação de serviços, artigo 7º, nº 1, alínea b), § 2º do mesmo diploma, cabendo aferir o lugar onde os serviços foram ou devam ser prestados. Aqui funcionará o critério da conexão mais estreita, no caso, o lugar da partida ou o lugar da chegada da aeronave, evidenciando um vínculo estreito com o objeto dos serviços prestados pela companhia aérea.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Face ao contexto jurídico da União Europeia, os passageiros enquanto consumidores de um serviço prestado pelas companhias aéreas não gozem a mesma proteção dos consumidores em geral.

Percorrendo um caminho sinuoso, desde a caracterização do contrato, passando pelos serviços nele abrangidos, caminhando da regra geral de competência para o foro contratual, em sede de prestação de serviço, visitando o foro de proteção em razão da qualidade de um dos protagonistas no contrato, o passageiro, culminando na posição da jurisprudência, ou seja, demandando a companhia no lugar da partida ou da chegada da aeronave, eis que chegámos à solução preconizada de *iure conditio*.

O passageiro de voo aéreo realizado fora da sua atividade profissional apenas pode demandar a companhia, para fazer valer os direitos que lhe assistem, no foro geral, domicílio do demandado ou no foro alternativo (especial) em sede contratual, *in casu*, no da prestação de serviços, artigos 4º e 7º, nº 1, alínea b) parágrafo 2º do Regulamento Bruxelas I *bis*.

Para obviar custos e tempo, resta ao passageiro o recurso a arbitragem de consumo.



A título exemplificativo e no que diz respeito ao ordenamento jurídico português, refira-se a Lei n.º 23/96, de 26 de Julho, Lei dos Serviços Públicos, artigo 1.º, nº 2, alínea h) onde se dispõem regras para proteger o utente, *v.g.* o serviço de transporte de passageiros. O mesmo diploma no seu artigo 15º, nº 1 prevê que os litígios de consumo, no âmbito dos serviços públicos essenciais, estão sujeitos a arbitragem necessária. Podem, assim, os utentes/consumidores (pessoas singulares), por sua opção, submeter litígios à apreciação do tribunal arbitral, funcionando estes nos centros de arbitragem de conflitos de consumo legalmente autorizados.

A este propósito não poderemos deixar de sublinhar a importância dos mecanismos de resolução extrajudicial de litígios, que no nosso ordenamento pátrio, se encontram plasmados na Lei n.º 144/2015, de 08 de Setembro.^{78/79}

Nestes termos, será mais fácil para o passageiro da UE recorrer à arbitragem, muito embora esteja condicionado pela existência de um contrato com um prestador de serviços estabelecido na UE.⁸⁰ Sem dúvida que esta solução se apresenta como via não despicienda, somente operando se as partes tiverem os seus domicílios na UE.

⁷⁸ Lei n.º 144/2015, de 08 de Setembro, que transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva 2013/11/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de maio de 2013, sobre a resolução alternativa de litígios de consumo, que altera o Regulamento (CE) n.º 2006/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de outubro de 2004, e a Diretiva 2009/22/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, estabelecendo os princípios e as regras a que deve obedecer o funcionamento das entidades de resolução alternativa de litígios de consumo e o enquadramento jurídico das entidades de resolução extrajudicial de litígios de consumo em Portugal que funcionam em rede.

⁷⁹ Cf. Lei n.º 144/2015, de 08 de Setembro, **artigo 2.º - Âmbito**, 1 “- *A presente lei é aplicável aos procedimentos de resolução extrajudicial de litígios nacionais e transfronteiriços promovidos por uma entidade de resolução alternativa de litígios (RAL), quando os mesmos sejam iniciados por um consumidor contra um fornecedor de bens ou prestador de serviços e respeitem a obrigações contratuais resultantes de contratos de compra e venda ou de prestação de serviços, celebrados entre fornecedor de bens ou prestador de serviços estabelecidos e consumidores residentes em Portugal e na União Europeia. (...)*

Artigo 3.º - Definições (...), i) «*Litígio transfronteiriço*», *um litígio em matéria contratual resultante de um contrato de compra e venda ou de prestação de serviços se o consumidor, no momento em que encomenda os bens ou serviços, residir num Estado membro diferente do Estado membro em que o fornecedor de bens ou prestador de serviços está estabelecido*”.

⁸⁰ ORTIZ, Alicia Agüero. La resolución alternativa de conflictos en el sector de los derechos de los pasajeros aéreos. Revista CESCO de Derecho de Consumo, 2022, 87 e ss. Disponível em: <https://revista.uclm.es/index.php/cesco/article/view/3051>. Acesso em: 25 fev. 24.



REFERÊNCIAS

- ALVAREZ, Carlos Lasarte; LASARTE, Carlos. *Manual de proteção do consumidor e do usuário*. Editora: Publidisa, 2003.
- ANAC, Autoridade Nacional de Aviação Civil, Reclamações de Passageiros do Transporte Aéreo – Relatório 1.º Semestre de 2023. Editora: ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil. Disponível em: https://www.anac.pt/SiteCollectionDocuments/Publicacoes/Relat%C3%B3rios%20de%20regula%C3%A7%C3%A3o/Relatorio_Recl_Pax_1S_2023.pdf. Acesso em 05 de abr. 2024.
- AZEVEDO, Filipa Moreira. Contrato de transporte aéreo—o fenómeno do overbooking. *Revista Julgar*, Julho, 2018. Disponível em: <https://julgar.pt/wp-content/uploads/2018/07/20180703-ARTIGO-JULGAR-Transporte-a%C3%A9reo-e-overbooking-Filipa-Moreira-Azevedo.pdf>. Acesso em: 4 jan. 24.
- CARAVACA, Alfonso-Luis Calvo; GONZÁLEZ, Javier Carrascosa. *Derecho del comercio internacional*. Editora: Colex, 2012.
- CASTRO, Ricardo Pazos. O direito à compensação por atrasos nos regulamentos europeus de transporte aéreo de passageiros. *InDret*, 2017. Disponível em: <https://indret.com/el-derecho-a-compensacion-por-retraso-en-la-normativa-europea-de-transporte-aereo-de-pasajeros/>. Acesso em: 15 dez. 2023.
- COMISSÃO (Comunicação). Orientações para a Interpretação do Regulamento (CE) nº 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, 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 do Regulamento (CE) nº 2027/97 relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) nº 889/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho (2016/C 214/04). JOCE C 214/5, 15.6.2016. Disponível em: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016XC0615\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016XC0615(01)). Acesso em 20 de mar. 2024.



- DEFOSSEZN, Delphine. Proposed revisions of regulation 261/2004: Endangering passengers' rights and going against the international trend? *Journal of Air Transport Management* 91 (2021) 102008. ELSEVIER. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699720305883>. Acesso em: 18 dez. 2023.
- MAESTRE CASAS, Pilar. El pasajero aéreo desprotegido: obstáculos a la tutela judicial en litigios transfronterizos por incumplimientos de las compañías aéreas (A propósito de la STJUE de 9 julio 2009, Rehder, As. C-204/08). Cuadernos de derecho transnacional, 2011. Disponível em: <file:///C:/Users/Administrador/Downloads/1337-Texto%20del%20art%C3%ADculo-712-1-10-20111004.pdf>. Acesso em: 2 nov. 23.
- MARTIN, Unai Belintxon, et al. Derecho internacional privado y transporte de viajeros por carretera: algunas cuestiones sobre jurisdicción y ley aplicable. Cuadernos de Derecho Transnacional, 2016. Disponível em: <https://e-revistas.uc3m.es/index.php/CDT/article/view/3017>. Acesso em: 19 out. 23.
- MIMOSO, Maria João. O Contrato de Consumo no Regulamento Roma I (prelo, artigo publicado em Obra Coletiva, 2024).
- ORTIZ, Alicia Agüero. La resolución alternativa de conflictos en el sector de los derechos de los pasajeros aéreos. *Revista CESCO de Derecho de Consumo*, 2022, 87 e ss. Disponível em: <https://revista.uclm.es/index.php/cesco/article/view/3051> Acesso em: 25 fev. 24.
- PORTUGAL. Acórdão do Tribunal da Relação de Guimarães, 21-10-202. Disponível em: <https://www.dgsi.pt/jtrg.nsf/86c25a698e4e7cb7802579ec004d3832/3751d78190d4a446802587870040f35b>. Acesso em: 15 de fev. 2024.
- PORTUGAL. Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa, Processo: 4453/15.4T8OER.L2-2, de 23-11-2017. Disponível em: <https://www.dgsi.pt/jtrl.nsf/33182fc732316039802565fa00497eec/76af12907c3a998d802581f500420ad9?OpenDocument>. Acesso em: 28 dez. 23.
- RIBEIRO, Geraldo Rocha. A europeização do direito internacional privado direito processual internacional: algumas notas sobre o problema da interpretação do âmbito



objectivo dos regulamentos comunitários. *JULGAR* - N.º 23 – 2014. Coimbra Editora
Disponível em: <https://julgar.pt/wp-content/uploads/2014/05/13-Geraldo-Ribeiro.pdf>. Acesso em: 10 out. 23.

Relatório do Professor P. Schlosser sobre a Convenção, de 9 de Outubro de 1978, relativa à adesão do Reino da Dinamarca, da Irlanda e do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte à Convenção relativa à competência judiciária e à execução de decisões em matéria civil e comercial, bem como ao Protocolo relativo à sua interpretação pelo Tribunal de Justiça, JOCE 189, 33º ano, 28 de julho de 1990, ponto 160, p. 227. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=OJ:C:1990:189:FULL>. Acesso em: 17 dez. 23.

UNIÃO EUROPEIA (Tribunal de Justiça). Acórdão do Tribunal de Justiça de 14 de Outubro de 1976, processo 29/76, LTU Lufttransportunternehmen GmbH e Co. KG, Düsseldorf, e Eurocontrol, Bruxelas, o qual abordou pela primeira vez a problemática da interpretação de conceitos na aérea do Direito internacional privado. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:61976CJ0029>. Acesso em: 5 jan. 24.

UNIÃO EUROPEIA (Tribunal de Justiça). Acórdão do Tribunal de Justiça (Quarta Secção) 3 de maio de 2007, processo 0386/05, Color Drack GmbH contra Lexx International Vertriebs GmbH.

Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:62005CJ0386>. Acesso em: 8 Abr.2024

UNIÃO EUROPEIA (Tribunal de Justiça). Acórdão do Tribunal de Justiça de 9 de julho de 2009, processo C-204/08, Pedro Rehder contra Air Báltico Corporação. Disponível em: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=76299&pageIndex=0&doclang=en&mode%20=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=3862429>. Acesso em: 4 jan. 24.

UNIÃO EUROPEIA (Tribunal de Justiça). Acórdão do Tribunal de Justiça (terceira secção) 7 de março de 2018, processos apensos C-274/16, C-447/16 e C-448/16, flightright GmbH contra Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA (C-274/16), Roland Becker contra Hainan Airlines Co. Ltd (C-447/16), e Mohamed Barkan, Souad Asbai,



Assia Barkan, Zakaria Barkan, Nousaiba Barkan contra Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA (C-448/16). Disponível em: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=200011&pageIndex=0&doclang=pt&mod%20e=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=2304815>.

Acesso em: 12 jan. 24.

UNIÃO EUROPEIA (Tribunal de Justiça). Acórdão do Tribunal de Justiça (primeira secção) 26 de março de 2020, processo C-215/18, Libuše Králová Contra Primera Air Scandinavia A/S. Disponível em: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=224725&pageIndex=0&doclang=PT&mod%20e=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=2299538>.

Acesso em: 10 jan. 24

VALLE AZNAR ESQUIVEL, Patrícia del. Defesa do consumidor no contrato de transporte aéreo. *ELDERECHO.COM*. LEFEBVRE. Disponível em: <https://elderecho.com/la-proteccion-del-consumidor-en-el-contrato-de-transporte-aereo>. Acesso em: 22 jan. 24.

VARELA, João de Matos Antunes, *Das Obrigações em geral*. Vol. I. Coimbra: Editora Almedina, 1982.

VELÁZQUEZ GARDETA, Juan M. Las reclamaciones de los pasajeros de avión en el ámbito de la Unión Europea: ¿un agujero negro en la protección del consumidor? Un análisis en clave de competencia judicial internacional. *Boletín mexicano de derecho comparado*, 2022, 55.165: 315-344, p. 316 e ss. Disponível em: https://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S004186332022000300315&script=sci_arttext. Acesso em: 22 nov. 23.

VICENTE, Dário Moura; DE SOUSA, Miguel Teixeira. *Comentários à Convenção de Bruxelas*. editor: Lex-Edições Jurídicas, 1994.