

**Processo n.º 202/2001**

**Data do acórdão: 2003-09-25**

(Recurso civil)

**Assuntos:**

- Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional
- Decreto-Lei n.º 36/95/M, de 7 de Agosto
- acção de responsabilidade civil emergente do transporte aéreo internacional
- tribunal de “lugar de destino”
- competência do Tribunal Judicial de Base

## **S U M Á R I O**

**1.** A Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, assinada em Varsóvia em 12 de Outubro de 1929 (com respectivos Protocolos adicional e final), e posteriormente modificada em Haia em 28 de Setembro de 1955, e publicada no então *Boletim Oficial de Macau*, I Série, N.º 50, de 11 de Dezembro de 1995, encontra-se vigente em Macau mesmo após a Transferência de Poderes

aqui ocorrida no Dia 20 de Dezembro de 1999.

2. A norma do art.º 27.º do Decreto-Lei n.º 36/95/M, de 7 de Agosto, definidor de princípios gerais que enquadram a actividade de aviação civil em Macau (segundo a qual nomeadamente as acções judiciais para a efectivação da responsabilidade civil emergente de danos causados em Macau devem ser intentadas junto dos tribunais competentes de Macau) fica derogada pelo art.º 28.º, n.º 1, daquela Convenção (em conformidade com o qual a acção de responsabilidade deve ser intentada, à escolha do autor, no território de uma das Altas Partes Contratantes, quer no tribunal do domicílio do transportador, da sede principal da sua exploração, ou do lugar onde ele possui um estabelecimento por intermédio do qual o contrato foi concluído, quer no tribunal do lugar de destino), no caso de se tratar de uma acção de responsabilidade nos termos previstos naquela Convenção, por força do espírito ínsito no art.º 32.º do mesmo diploma de Direito Internacional Convencional, dotado, como tal, de valor supralegal, para além de se tratar de uma “lei nova” em relação àquele Decreto-Lei.

3. Para um transporte aéreo de pessoas de ida e volta entre Macau e Lisboa com partida em Macau e ainda que o bilhete de voo de volta seja um bilhete do tipo “open” quanto à data e/ou à hora da partida desse voo ou mesmo quanto ao número do voo, o “lugar de destino” desse transporte deve ser Macau e não Lisboa, à luz do conceito de “transporte internacional” definido na alínea 2) do art.º 1.º da mesma Convenção, na

redacção dada pelo respectivo Protocolo de modificação, feito em Haia em 28 de Setembro de 1955.

4. Assim sendo, o Tribunal Judicial de Base é um dos competentes para conhecer da acção de responsabilidade civil emergente desse transporte e prevista naquela Convenção, a título de tribunal do “lugar de destino” a que alude a alínea 1) do art.º 28.º da mesma.

O relator,

Chan Kuong Seng

**Processo n.º 202/2001**

(Recurso civil)

Autores recorrentes: (A)  
(B)

Ré recorrida: SS – Transportes Aéreos Portugueses, S.A.

**ACORDAM NO TRIBUNAL DE SEGUNDA INSTÂNCIA DA  
REGIÃO ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE MACAU**

1. (A) e (B), com os sinais dos autos, vieram recorrer para este Tribunal de Segunda Instância (TSI), da seguinte parte do despacho judicial proferido no âmbito da acção de condenação na forma sumária por eles movida em 4 de Julho de 2000 no Tribunal Judicial de Base contra a SS – Transportes Aéreos Portugueses, S.A., com sede em Lisboa, Portugal:

<<[...]

Tendo em conta a causa de pedir dos AA, que é justamente o cancelamento, por parte da R., do voo Macau-Lisboa com partida em Macau no dia 11/07/1998, o que lhes causou danos, não entendemos que o Tribunal é competente, vejamos:

Nos termos do artº 28º da Convenção de Varsóvia, publicada no B.O. nº 50, de 11/12/1995, são jurisdições competentes para as acções de responsabilidade emergente da relação contratual do transporte aéreo, as seguintes:

- jurisdição forense da Parte Contratante onde o transportador se considere legalmente domiciliado;
- jurisdição forense da Parte Contratante onde o transportador exerce a sua principal actividade;
- jurisdição forense da Parte Contratante que constitua o local do destino; e
- jurisdição forense da Parte Contratante onde o transportador possua estabelecimento por intermédio do qual o contrato de transporte haja sido celebrado.

No caso em apreço, a R. tem o domicílio profissional em Lisboa – Portugal, onde exerce a sua principal actividade.

À data da propositura da acção, momento em que se fixa a competência do tribunal (artº 13º, nº 1 do novo CPC), deixou ter estabelecimento em Macau.

O voo cancelado é com partida em Macau e destino na Lisboa.

Nos termos e fundamentos acima expostos, declaro a incompetência deste Tribunal e conseqüentemente absolve a R. da instância.

Custas pelos AA.

Notifique e registre.

[...]>> (cfr. o teor de fls. 156v a 157 dos autos, e *sic*).

Para o efeito, assim concluíram a sua minuta de recurso:

<<[...]

1. Vem o presente recurso do despacho de fls. 156 e seguintes, **na parte que declarou incompetente o Tribunal para apreciar a acção interposta pelos ora Recorrentes.**

2. Nessa acção, os Recorrentes, ali Autores, alegaram e lograram provar (na sequência da falta de contestação) que adquiriram junto da "Agência de Viagens W", em Macau, dois bilhetes, em classe executiva, de ida e volta para o voo Macau-Lisboa-Macau do dia 11 de Julho de 1998, operado pela Recorrida,

3. o qual viria a ser cancelado no próprio dia da partida.

4. Consequentemente, conforme igualmente ficou reconhecido, os Recorrentes, na falta de um voo alternativo ao cancelado, foram obrigados a adquirir, noutra companhia aérea, novas passagens aéreas, a fim de poderem viajar nesse mesmo dia, tendo dispendido, para o efeito, a quantia adicional de MOP\$14.580,00, prejuízo que reclamam através da referida acção judicial que interpuseram.

5. Porém, o Mmº. Juiz “a quo” entendeu que o Tribunal não é competente, pelo facto de nenhum dos elementos de conexão estabelecidos no art. 28º, n.º1, da Convenção de Varsóvia, se situar em Macau.

6. Trata-se, contudo, duma conclusão que assenta em pressupostos errados e que não atende a todas as disposições legais vigentes nesta matéria.

7. **Desde logo**, porque a citada disposição da Convenção, para efeitos de foro competente, exige, designadamente, a existência de um estabelecimento por intermédio do qual tenha sido celebrado um contrato de transporte entre o transportador e o passageiro.

8. Ora, a agência de viagens junto da qual os Recorrentes adquiriram os bilhetes para o voo cancelado é precisamente o estabelecimento exigido para verificação do elemento de conexão.

9. Com efeito, não é pelo facto da Recorrida não viajar mais para Macau que deixou de ter aqui qualquer estabelecimento para efeitos do artigo 28º, uma vez que continua a ser possível adquirir passagens aéreas por intermédio das agências de viagens de Macau para viajar nas rotas que a Recorrida efectua.

**10. Essas agências de viagens são, pois, estabelecimentos intermediários das companhias aéreas, para a celebração dos seus contratos de transporte.**

11. Assim, continuando a existir em Macau, à data da propositura da acção, estabelecimento por intermédio do qual foi celebrado o referido contrato de transporte, **o Tribunal Judicial de Base da R.A.E.M. é o competente para a propositura da presente acção judicial, nos termos do art. 28º, n.º 1, da Convenção de Varsóvia.**

12. **Por outro lado**, os Recorrentes adquiriram passagens aéreas para o voo de ida e volta Macau-Lisboa, pelo que quer o ponto de partida quer o de chegada seria Macau,

13. pois, **o ponto de destino tem que ser entendido como o fim da viagem**, e o mesmo verifica-se exactamente em Macau.

14. Aliás, o entendimento oposto, vertido no despacho recorrido, segundo o qual “o voo cancelado é com partida em Macau e destino em Lisboa”, implicaria que cada um dos Recorrentes tivesse celebrado dois contratos de transporte, isto é Macau-Lisboa e Lisboa-Macau.

15. O que claramente não é o caso, uma vez **que cada Recorrente celebrou um só contrato de transporte, titulado por um único bilhete e válido para uma viagem de ida e volta.**

16. Aliás, por regra, uma viagem aérea de ida e volta é objecto de um único contrato de transporte, titulado por um único bilhete e sujeito a um preço especial, inferior àquele que resultaria do somatório das duas viagens.

17. Pelo exposto, uma vez que o ponto de destino do voo cancelado era Macau, **o Tribunal Judicial de Base da R.A.E.M. é o competente para a propositura da presente acção judicial**, de acordo com o art. 28º, n.º1, da Convenção de Varsóvia.

18. **Por último**, o Decreto-Lei n.º 36/95/M de 7 de Agosto (estabelece os princípios que enquadram a actividade da aviação civil em Macau) , complementa a Convenção de Varsóvia, nomeadamente no tocante à competência territorial para propositura da acção de responsabilidade civil do transportador.

19. Nos termos do art. 27º, n.º1, daquele diploma, *“as acções judiciais para a efectivação da responsabilidade civil emergente de danos causados no Território devem ser intentadas junto dos tribunais competentes de Macau.”* (sublinhado e realçado nossos).

20. Ora, não só o cancelamento do voo operado pela Recorrida ocorreu em Macau, como o prejuízo sofrido pelos Recorrentes, consubstanciado no pagamento uma quantia adicional com a compra de novas passagens aéreas, também se verificou em Macau.

21. Ou seja, tanto o facto de onde emerge a responsabilidade civil contratual, como o prejuízo sofrido, sucederam em Macau, pelo que, **também à luz do citado artigo 27º do Decreto-Lei n.º 36/95/M de 7 de Agosto - disposição ignorada pelo despacho recorrido - o Tribunal Judicial da R.A.E.M. é competente para a apreciação da acção referenciada.**

22. Termos em que deve ser dado provimento ao presente recurso e, conseqüentemente ser revogada a parte do despacho que considerou o Tribunal

incompetente, **determinado-se ainda que, nos termos do nº2 do artigo 673º do Código de Processo Civil, seja proferida pelo Tribunal “a quo” sentença que condene a Ré no pedido**, assim se fazendo a habitual **Justiça!**

[...]>> (cfr. o teor de fls. 172 a 174v dos autos, e *sic*).

2. Contraminutou a ré recorrida no sentido de confirmação do referido despacho judicial na parte ora impugnada pela autora, através das seguintes conclusões:

<<[...]

- 1) É objecto do presente recurso a apreciação estrita e formal da questão da competência do Tribunal a quo para julgar o pleito instaurado pelos Recorrentes contra a Recorrida.
- 2) Na opinião da Recorrida – fundada juridicamente nos normativos aplicáveis e suportada na doutrina e na jurisprudência existentes sobre matéria (Anexos I a IV) – os argumentos avançados pelos Recorrentes em sede de Alegações de Recurso não podem proceder.
- 3) Com efeito, desde logo, porque, nos termos do art. 28º da Convenção de Varsóvia, aplicável à questão sub judice, o conceito de estabelecimento, através do qual o contrato de transporte haja sido celebrado, exclui a figura das agências de viagem.
- 4) Na verdade, e tal como estatuído à luz do sistema jurídico de Macau, também o conceito de estabelecimento, previsto no art. 28º da Convenção de Varsóvia, se afasta da teoria da personalidade, sendo antes aquela figura concebida como uma universalidade de facto e de direito, destituída de personalidade jurídica, devidamente organizada e que deve ser objecto

do direito de propriedade ou da posse por parte do transportador aéreo em causa.

- 5) Deste modo, apenas nos casos em que o transportador possua uma presença organizada e suportada localmente com apoio em estruturas estáveis próprias, através das quais o contrato de transporte seja celebrado, é que estarão preenchidos os requisitos que, segundo o art. 28º, nesta parte, da Convenção de Varsóvia, constituem nexo jurídico de competência.
- 6) Se assim não fosse, ficaria gorado o espírito (*ratio legis*) do art. 28º da Convenção de Varsóvia, cujo propósito é, precisamente, limitar, de forma uniforme, imperativa e exclusiva, no plano internacional, a competência internacional dos tribunais para conhecerem das acções judiciais de responsabilidade civil do transportador aéreo emergente de contrato de transporte aéreo internacional, sujeito à Convenção de Varsóvia, pois que, de outro modo, e mercê da forma como se encontram organizadas as agências de viagens IATA, o transportador poderia ser demandado em qualquer parte do mundo em que o bilhete de passagem aérea tivesse sido emitido, mesmo não desenvolvendo aquele, aí, qualquer tipo de operação comercial.
- 7) Acresce, por outro lado, que o "*local de destino*", previsto no art. 28º da Convenção de Varsóvia, não deverá ser Macau, mas sim Lisboa.
- 8) De facto, nunca a Recorrida operou qualquer voo circular Macau-Lisboa-Macau.

- 9) A Recorrida comercializava e operava sim, à data da ocorrência dos factos, dois voos distintos a saber: Lisboa-Macau (TP300) e Macau-Lisboa (TP303).
- 10) Os Recorrentes não alegaram nem ofereceram prova – como era seu dever de promoção processual – relativamente a factos concretos demonstrando que o contrato de transporte celebrado com a Recorrida envolvia a intenção certa e segura das partes no sentido de ter havido a assunção pela Recorrida de obrigação jurídica precisa, determinada e irrevogável (por parte da Recorrida) desta vir a transportar os Recorrentes no regresso a Macau.
- 11) Na verdade, não obstante haverem os Recorrentes adquirido bilhetes de ida e volta Macau-Lisboa-Macau, e tendo presente, no caso em apreço, que esses bilhetes foram emitidos com regresso open, isto é, sem a identificação do voo de regresso e a confirmação da Recorrida para efectuar esse transporte, o contrato apenas se considera perfeito na parte relativa ao voo Macau-Lisboa onde os Recorrentes tinham reserva confirmada com partida de Macau às 17H45 do dia 11.07.98 e chegada a Lisboa às 06H10 do dia 12.07.98, sendo este último local aquele que deve ser considerado como local de destino para efeitos do art. 28º da Convenção de Varsóvia.
- 12) Com efeito, nos casos de bilhetes de ida e volta com regresso *open*, o transporte de regresso é sempre objecto dum novo contrato celebrado ulteriormente e em momento separado, com subordinação a uma avaliação actualizada da oportunidade de negócio e demais vicissitudes negociais

que, nesse momento, possam condicionar a concretização do negócio (v.g. disponibilidade de lugares, tarifa a aplicar, etc.).

- 13) Para além da necessidade de terem que se considerar momentos distintos em termos de avaliação da oportunidade de negócio para contratação dos percursos de ida, por um lado, e de volta, por outro lado (diferentes oportunidades negociais), comprova, ainda, o facto de que Macau, apenas de forma contingente e aleatória, poderia vir a ser o destino final dos Recorrentes, o facto dos valores depositados adiantadamente por conta do preço pelos Recorrentes, relativamente ao percurso de regresso, serem reembolsáveis em singelo (*cf.* Doc. 2 anexo à p.i.), devendo, nestes casos, a emissão de bilhete de regresso *open* significar não mais do que um acordo de meras intenções de efeitos não vinculativos para ambas as partes e que, por isso, não chega a ser fonte de obrigações.
- 14) Por outro lado, na ausência – conforme se viu e fundamentou – duma função constitutiva absoluta e necessária atribuível ao bilhete de avião, não é legítimo inferir-se que um único bilhete seja sinónimo dum único contrato.
- 15) Deste modo, um único bilhete pode servir para titular vários contratos de transporte.
- 16) Neste sentido, o *sticker* aposto posteriormente no bilhete originário, adquirido com regresso open, faz prova de ter sido emitida uma nova declaração negocial relativa à vontade do passageiro regressar ao ponto de origem, sendo que, até essa vontade não ser expressa, o destino final da viagem deverá circunscrever-se, tão-só, à escala de destino do percurso de ida (i.é, Lisboa no caso em apreço).

- 17) Reforçando este entendimento, de que entre os Recorrentes e a Recorrida não chegou a celebrar-se um contrato único Macau-Lisboa-Macau, está ainda o facto dos Recorrentes não terem aqui demonstrado que a tarifa por eles paga à Recorrida era uma tarifa combinada de ida e volta, pois aqueles, apenas, se limitaram a alegar o facto, em termos genéricos, como se se tratasse de um procedimento sempre aplicável, o que não é verdade, visto que só as tarifas combinadas de ida e volta obrigam sempre à aceitação, no momento da aquisição do bilhete, duma data certa de regresso, facto não ocorrido com os Recorrentes.
- 18) Também não haverá de proceder o argumento dos Recorrentes de que o art. 27º, nº 1, do D.L. 36/95/M de 7.08, deva ser complementar da Convenção de Varsóvia.
- 19) Com efeito, a Convenção de Varsóvia – contrariamente ao raciocínio expandido pelos Recorrentes – consagra, antes, quer o princípio da exclusividade da sua aplicabilidade, quer a imperatividade do seu art. 28º.
- 20) Nestes termos, e porque aplicação a Macau da Convenção de Varsóvia é posterior ao D.L. 36/95/M de 7.08 e contraria parcialmente o regime estabelecido no art. 27º, nº 1, deste Decreto-Lei, entende a Recorrida que, no caso em apreço - de acção judicial de responsabilidade civil emergente de contrato de transporte aéreo internacional de pessoas entre Macau e Lisboa, com escala prevista em Bangkok, sujeito à Convenção de Varsóvia -, deverá a determinação da competência internacional do foro regular-se obrigatoriamente pelo art. 28º da Convenção de Varsóvia com exclusão da aplicabilidade do art. 27º, nº 1, do D.L. 36/95/M de 7.08, sob pena de violação do princípio de Direito Internacional da pacta sunt

servanda e, ainda, pelo facto, daquele último preceito, da ordem jurídica interna de Macau, ter sido tacitamente derogado com a posterior entrada em vigor em Macau da Convenção de Varsóvia, facto este ocorrido em Dezembro de 1995.

TERMOS EM QUE,

Deve ser julgado improcedente o presente recurso, confirmando-se, em consequência, a douta decisão do Tribunal a *quo* na parte em que aquele se declarou incompetente para julgar o pleito, com todos os efeitos legais daí decorrentes,

Assim se fazendo JUSTIÇA.

[...]>> (cfr. o teor de fls. 193 a 196 dos autos).

3. Subido então o recurso para esta Instância, feito o exame preliminar e colhidos os vistos legais, cumpre decidir do mesmo.

4. Para o efeito, há que relembrar o seguinte conteúdo da petição inicial então formulada pelos autores para propositura da acção subjacente à presente lide recursória:

<<[...]

Exmo. Senhor  
Juiz do Tribunal Judicial  
de Base de Macau

I. **(A)** e

II. **(B)**, [...],

vêm propor

**ACÇÃO DE CONDENAÇÃO NA FORMA SUMÁRIA** contra  
**“SS -TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES, SA”**, com sede em  
Lisboa, no Aeroporto de Lisboa, Edifício 25,  
nos termos e com os seguintes fundamentos:

**I. Os factos**

1º

Os Autores residem em Macau.

2º

Em Julho de 1998, **por motivos profissionais e de saúde**, tiveram de  
deslocar-se a Lisboa,

3º

**onde, pelos referidos motivos, tinham agendados diversos compromissos  
para o dia 13 de Julho.**

4º

Porém, atenta a natureza dos compromissos assumidos e o desgaste físico que  
a viagem Macau-Lisboa necessariamente provoca, **os Autores queriam estar  
impreterivelmente em Lisboa no dia 12 de Julho.**

5º

Assim, adquiriram junto da “Agência de Viagens W” dois bilhetes, em classe  
executiva, de ida e volta para o voo **Macau-Lisboa, com partida de Macau no  
dia 11 de Julho de 1998, às 17h45 e chegada a Lisboa no dia 12, às 6h10.**

6º

O referido voo, com o número TP 303, era operado pela “SS-Air Portugal”, a  
ora Ré.

#### 7º

Abra-se aqui um pequeno parêntesis para referir que, no período em que efectuou voos entre as duas cidades, a Ré fazia duas ligações semanais com o percurso **Lisboa-Macau-Lisboa**,

#### 8º

sendo que o voo **Macau-Lisboa** era realizado no mesmo avião da Ré que fazia a ligação **Lisboa-Macau** e que aterrava em Macau, no próprio dia em que partia novamente para Lisboa.

#### 9º

No caso concreto, o voo do dia 11 de Julho, para o qual os Autores adquiriram um bilhete, seria efectuado no avião da Ré que partiria de Lisboa no dia anterior com chegada prevista para Macau, no próprio dia 11.

#### 10º

Importa também salientar que, no breve período que efectuou ligações entre Macau e Lisboa, por diversas, vezes o avião da Ré com destino a Macau já partia de Lisboa atrasado, o que implicava que a sua partida (no dia seguinte) de Macau para Lisboa fosse feita, também ela, com atraso.

#### 11º

Também chegaram a verificar-se atrasos nas escalas que o avião fazia durante o percurso, obrigando os passageiros a ficar retidos durante as mesmas.

#### 12º

E note-se que esses atrasos que os voos da Ré sofriam eram quase sempre muito prolongados, tendo, em muitos dos casos, os passageiros ficado alojados em hotéis, a expensas da Ré, para aí passarem muitas horas, a própria noite e, por vezes, o dia seguinte.

### 13º

A demonstrar a má qualidade do serviço prestado pela Ré nos voos que efectuava entre Macau e Lisboa, está o fado de as diversas vicissitudes ocorridas com esses voos serem objecto de notícia nos órgãos de comunicação social de Macau, atento o incómodo e o desespero que provocavam nos passageiros.

### 14º

Por último, é elucidativa a forma como a população de Macau recebeu a notícia de decisão da Ré de encerrar a ligação entre as duas cidades, em Outubro desse mesmo ano de 1998; conforme um dos jornais de Macau, então noticiou “*termina assim um longo pesadelo para a maior parte dos utilizadores da rota do Oriente da SS...*” (junta, como Doc. 1, recorte do jornal “Macau Hoje”).

### 15º

Sucedede que, **no início da manhã do dia 11 de Julho de 1998** – dia da partida dos Autores – estes tomaram conhecimento, através da rádio, de que o voo **Lisboa-Macau**, operado pela Ré, e que era suposto chegar nesse dia, havia sido cancelado.

### 16º

Ora, sabendo os Autores que a sua viagem para Lisboa era feita no mesmo avião do voo que tinha sido cancelado,

### 17º

apresentaram-se, **por volta das 11 horas**, nos balcões da Ré em Macau,

### 18º

onde, só nessa altura, lhes foi confirmado que o voo **Lisboa-Macau** do dia anterior havia sido efectivamente cancelado, pelo que, **consequentemente estava também cancelado o voo da “SS” Macau-Lisboa, previsto para esse mesmo dia.**

19º

**Os Autores informaram, na ocasião, os funcionários da Ré que, por motivos Profissionais e de saúde, precisavam impreterivelmente de partir nesse mesmo dia para Lisboa, pelo que solicitaram que, com a máxima urgência, lhes fosse assegurado um voo alternativo.**

20º

Porém, **e apesar de já saber desde o dia anterior** que o voo para Lisboa, desse dia 11, seria forçosamente cancelado,

21º

a Ré, através dos seus funcionários, não soube prestar aos Autores quaisquer indicações concretas acerca de um eventual voo alternativo e, nomeadamente, a respectiva hora de partida, limitando-se a informá-los que estava a ser equacionada a hipótese do reencaminhamento dos passageiros via Taiwan.

22º

Perante este cenário, **os Autores expressamente advertiram a Ré, junto do seu balcão em Macau, que se não fosse encontrada uma alternativa viável nas próximas horas, os mesmos seriam forçados a cancelar o seu bilhete e a recorrer ao voo de outra companhia aérea, sendo que nesse caso não deixariam de exigir uma indemnização por todos os prejuízos que sofressem.**

23º

Apesar de terem abandonado as suas instalações, os Autores permaneceram, nas horas seguintes, em permanente contacto telefónico com a Ré, procurando saber se seria efectuado um voo alternativo e quando.

24º

Paralelamente, os Autores contactaram a “Agência de Viagens W”, junto da qual haviam adquirido os bilhetes para o voo da SS, à qual pediram que procurassem um voo alternativo para Lisboa.

**25º**

A referida agência informou os Autores que, a partir de Hong Kong, existiriam nesse mesmo dia diversos voos, com escala numa cidade europeia e chegada prevista a Lisboa na manhã do dia seguinte, isto é, no dia 12.

**26º**

Nos vários contactos que fizeram, os Autores expressamente colocaram à Ré a hipótese de serem reencaminhados via Hong Kong.

**27º**

**Par volta das 16h00**, os Autores telefonaram, uma vez mais, para os balcões da Ré em Macau.

**28º**

Porém, e apesar da sua insistência, **não lhes foi fornecida qualquer indicação quanto à hora de partida dum voo alternativo**, tendo-lhes sido apenas referido que os passageiros do voo cancelado seriam talvez reencaminhados via Taiwan.

**29º**

Perante a total ausência duma resposta quanto ao horário do voo alternativo que a Ré estaria a organizar, **os Autores expressamente informaram-na que não pretendiam mais que a “SS” tratasse do seu transporte para Lisboa e que iriam adquirir novas passagens aéreas para Lisboa, via Hong Kong, junto de uma outra companhia, reservando-se o direito de vir a solicitar à “SS” o pagamento do eventual acréscimo que tivessem de suportar.**

**30º**

E efectivamente, através da “Agência de Viagens W”, os Autores adquiriram dois bilhetes para o voo **Hong Kong-Lisboa** (via Londres) do dia 11 de Julho, operado pela *P Airways*, **com o que desembolsaram a quantia adicional de MOP\$ 14.580,00** (catorze mil, quinhentas e oitenta patacas).

**31°**

Esta quantia corresponde à diferença entre o preço que havia sido pago pelos bilhetes para o voo cancelado, operado pela Ré, e o preço das novas passagens aéreas adquiridas para o voo da *P Airways* (junta, como Docs. 2 e 3, os respectivos recibos).

**32°**

Uma vez emitidos os novos bilhetes, os Autores deslocaram-se para Hong Kong, onde tomaram o avião, tendo chegado a Lisboa na manhã do dia 12.

**II. Os prejuízos sofridos pelos Autores e o seu direito de indemnização**

**33°**

Como titulares de um bilhete válido para o voo operado pela Ré entre Macau e Lisboa, os Autores tinham direito a ser transportados no dia e hora fixados no referido bilhete.

**34°**

Porém, **para além daquela obrigação principal, impendiam sobre a Ré diversas obrigações acessórias**, nomeadamente – e no caso concreto dos autos – **a de apresentar aos Autores, com a maior brevidade possível, uma alternativa ao voo que cancelou.**

**35°**

Com efeito, “ao lado destes deveres principais, primários ou típicos, podem surgir, porém, na vida da relação obrigacional, outros a que, por contraste, podemos chamar **deveres secundários (ou acidentais) da prestação**. Dentro desta categoria cabem não só os deveres acessórios da prestação principal (destinados a preparar o cumprimento ou a assegurar a perfeita execução da prestação), mas principalmente os deveres relativos às prestações substitutivas ou complementares da prestação principal...” (Antunes Varela, “Das Obrigações em Geral”, Vol. I, 7ª Ed., pag. 124; realçados nossos).

### 36º

Acresce que, nos termos do nº 2 do artigo 752º do Código Civil, “no cumprimento da obrigação, assim como no exercício do direito correspondente, devem as partes proceder de boa fé”.

### 37º

Como ensina o Professor Antunes Varela, “o princípio da boa fé torna-se no direito português, um manancial inesgotável de deveres acessórios de conduta, quer dentro, quer fora do contrato, quer na realização do interesse para que directamente aponta a prestação devida, quer na tutela de todos os demais interesses do credor...” (“Das Obrigações em Geral”, Vol. II, 5ª Ed., pag. 14).

### 38º

Ora, a Ré não conseguiu dar, em tempo útil, uma solução para o problema existente,

### 39º

já que, **apesar de ter conhecimento do mesmo desde o dia anterior**, no dia 11 às 16 horas não sabia ainda confirmar se iria haver um voo alternativo, ou

sequer informar os Autores de qual a hora e dia da sua partida e, conseqüentemente, da chegada a Lisboa.

40º

Em contrapartida, os Autores conseguiram, por sua iniciativa, um voo alternativo para Lisboa, mais cedo do que o fez a própria Ré.

41º

**O comportamento da Ré consubstancia, pois, a violação de deveres a que a mesmo estava obrigada nos termos do contrato de transporte celebrado com os Autores,**

42º

pelo que, nos termos **do artigo 790º, nº2 do Código Civil**, os Autores tinham o direito de resolver o respectivo contrato, conforme efectivamente o fizeram.

43º

É que, “*a resolução pode fundar-se na violação, tanto de uma obrigação principal, como de uma obrigação secundária ou até de um dever acessório de conduta*”(Antunes Varela, ob. cit., pag.107).

44º

Acresce que os **Autores expressamente advertiram a Ré na manhã do dia 11 de Julho que caso a mesma não lograsse apresentar, com a maior brevidade um voo alternativo àquele que havia sido cancelado, aqueles seriam forçados a tomar outro avião.**

45º

A verdade é que a Ré não conseguiu, dentro de um prazo razoável, fornecer aos Autores uma informação consistente e exacta acerca de um eventual voo alternativo.

**46°**

Assim, também por força do disposto no **artigo 797º, nº1 alínea b) do Código Civil** tinham os Autores direito a resolverem o contrato celebrado com a Ré.

**47°**

De notar que o comportamento dos Autores é tanto mais legítimo se se tiver em conta que os mesmos, como residentes de Macau que são, tinham perfeito conhecimento dos problemas e anomalias que por vezes ocorriam nos voos entre Lisboa e Macau operados pela Ré e a que acima se fez referência com detalhe.

**48°**

Ora, necessitando imperiosamente de partir para Lisboa nesse mesmo dia 11, atenta a actuação da Ré em casos anteriores, não era exigível que os Autores continuassem a aguardar pela confirmação da hora da partida do voo alternativo.

**49°**

Sucedede que, **em virtude do incumprimento da Ré, os Autores sofreram prejuízos**, pelos quais têm direito a ser indemnizados, nos termos do já **citado nº2 do artigo 790º do Código Civil**.

**50°**

Nomeadamente, conforme já se referiu os Autores foram forçados a adquirir novas passagens aéreas junto da *P Airways*, com o que desembolsaram a quantia adicional de **MOP\$14.580,00** (cfr. novamente Docs. 2 e 3).

**51°**

A diferença de preço deve-se, sobretudo, ao facto de os novos bilhetes terem sido adquiridos poucas horas antes do voo, o que, como se sabe, quase sempre implica o pagamento de tarifas mais elevadas.

**52°**

Ora, os Autores, **por carta datada de 14 de Agosto de 1998** (e cuja cópia se junta como Doc. 4) solicitaram à Ré o reembolso da referida quantia.

**53°**

Porém, e apesar de interpelada muitas outras vezes, a Ré recusou-se sempre a pagar aos Autores quaisquer quantias,

**54°**

pelo que, nos termos do 794°, nº1 do Código Civil está aquela obrigada ao pagamento de juros de mora desde a referida data, à taxa legal de 9,5% e que na presente data (4.7.2000) se computam em **MOP\$ 2.622,00**.

**55°**

Assim, estão os Autores credores da Ré pela quantia global de **MOP\$ 17.202,00**, a que deverão acrescer os juros vincendos àquela taxa até integral e efectivo pagamento e que aqui se peticionam.

**56°**

Acresce ainda que a Ré, ao recusar o pagamento dos prejuízos sofridos pelos Autores, obrigou-os a recorrer às vias judiciais para satisfação do direito que lhe assiste, dando causa a novos danos.

**57°**

**Até à data**, tais danos computam-se em **MOP\$ 11.000,00**, quantia devida pelos Autores e correspondente aos honorários cobrados pelos seus mandatários (**MOP\$ 10.000,00**) e a despesas incorridas, como fotocópias, despesas de correio e gastos administrativos em geral (**MOP\$ 1.000,00**).

**58°**

Sendo certo que tal encargo é da responsabilidade da Ré, deve esta pagar aos Autores a aludida quantia, acrescida de juros vincendos contados desde a sua citação até efectivo e integral pagamento,

**59º**

bem como todas as despesas que estes venham **no futuro** a realizar para obter a satisfação do seu crédito, quer no decurso desta acção, quer no de uma eventual acção executiva, nomeadamente as relativas a despesas e honorários de advogado, montantes que apenas em sede de execução de sentença se poderão liquidar.

**60º**

Efectivamente, a presente acção resultou exclusivamente do incumprimento por parte da Ré do contrato de transporte celebrado com os Autores e da sua recusa de os indemnizar pelos prejuízos que sofreram.

**61º**

Ora, de acordo com o disposto no artigo 787º do Código Civil, “*o devedor que falta culposamente ao cumprimento da obrigação torna-se responsável pelo prejuízo que causa ao credor*”.

**62º**

**Assim, a sanção prevista neste preceito para o não cumprimento da Ré consiste, pois, na obrigação de indemnizar todo o prejuízo causado aos Autores.**

**63º**

Entre os danos que estes sofreram em consequência daquele incumprimento contam-se precisamente os gastos decorrentes do recurso às vias judiciais, nomeadamente os honorários devidos aos seus mandatários e as despesas relacionadas com a instauração e instrução da presente acção.

#### 64º

Trata-se de danos pelos quais os Autores têm efectivamente direito a ser indemnizados já que o **prejuízo** a que a lei alude “*compreende tanto o dano emergente como o lucro cessante (artº 564º) ... e é determinado em função dos danos **concretamente** sofridos pelo credor*” (Antunes Varela, ob. cit., Vol. II, 5º Ed., pag. 92).

#### 65º

Em suma, perante o incumprimento da Ré daquilo a que se obrigara contratualmente, têm os Autores, além do **direito de resolução do contrato** que já exerceram, o de **exigir o valor dos danos causados por aquele incumprimento** (cfr. também artigo 1º do Código de Processo Civil).

#### 66º

Acresce que vigora no âmbito do Direito Processual Civil o princípio fundamental segundo o qual **a necessidade de recorrer a juízo não deve ocasionar dano à parte que tem razão** (cfr. Manuel de Andrade, Noções Elementares de Processo Civil, 1979, pags. 390 e ss.).

#### 67º

Ora, esse “dano” seria inevitável se os Autores não pudessem vir a ser indemnizados por todas as despesas que tiveram e terão de comportar com o recurso às vias judiciais.

#### 68º

Os Autores não ignoram o direito que têm à procuradoria e, tão pouco, a sua função tradicional de constituir uma indemnização, para a parte vencedora, pelas despesas do patrocínio judicial.

#### 69º

Contudo, e porque a lei manda, no cálculo da indemnização devida pelo devedor faltoso, atender aos danos concretamente sofridos pelo credor, nada impede os Autores de peticionar os montantes efectivamente despendidos com o patrocínio judicial, abdicando, naturalmente, do seu direito à procuradoria.

#### 70º

Por fim, é a própria jurisprudência desse Tribunal que já reconheceu, por diversas vezes, o direito do credor lesado a ser indemnizado pelos danos decorrentes do recurso às vias judiciais (cfr. a título meramente exemplificativo, a sentença de 6.6.1997, proferida no processo nº193/96, que correu termos pelo 1º Juízo do Tribunal de Competência Genérica de Macau).

Termos em que, e nos mais de Direito, deve a presente acção ser julgada procedente por provada e em consequência ser a Ré condenada a pagar aos Autores:

A) a quantia de **MOPS 14.580,00**, correspondente à diferença de preço dos bilhetes que os Autores tiveram de suportar na sequência do cancelamento do voo operado pela Ré, à qual devem acrescer juros de mora vencidos - e que na presente data (4.7.2000) se computam em **MOPS. 2.622,00** - e, bem assim os que se vencerem até integral e efectivo pagamento;

B) a quantia de **MOPS 11.000,00**, correspondente a despesas e honorários de

advogado, acrescida de juros de mora, contados desde a citação até efectivo e integral pagamento;

C) todas as despesas que estes venham a realizar para obter a satisfação do seu crédito, quer no decurso desta acção, quer no de uma eventual acção executiva, nomeadamente as relativas a despesas e honorários de advogado, montantes que apenas em sede de execução de sentença se poderão liquidar.

Deve finalmente a Ré ser condenada no **pagamento das custas.**

[...]>> (cfr. o teor de fls. 2 a 9 dos autos, e *sic*).

5. Ora, antes do mais, cumpre afirmar, tal como fizemos no aresto deste TSI, de 2/5/2002, no Processo (de recurso civil) n.º 215/2001, a doutrina do saudoso Professor **JOSÉ ALBERTO DOS REIS** de que “Quando as partes põem ao tribunal determinada questão, socorrem-se, a cada passo, de várias razões ou fundamentos para fazer valer o seu ponto de vista; o que importa é que o tribunal decida a questão posta; não lhe incumbe apreciar todos os fundamentos ou razões em que elas se apoiam para sustentar a sua pretensão.” (*in* Código de Processo Civil anotado,

Volume V – Artigos 658.º a 720.º (Reimpressão), Coimbra Editora, Lim., 1984, pág. 143).

Pois bem, a nível de direito, a solução do recurso *sub judice* traduz-se unicamente em saber se o Tribunal Judicial de Base é ou não o competente para conhecer da acção intentada pelos autores, sendo certo que à situação concreta dos autos é aplicável a “Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional”, assinada em Varsóvia em 12 de Outubro de 1929 (com respectivos Protocolos adicional e final), e posteriormente modificada em Haia em 28 de Setembro de 1955 (e publicada no então *Boletim Oficial de Macau*, I Série, N.º 50, de 11 de Dezembro de 1995, e actualmente vigente em Macau mesmo após a Transferência de Poderes aqui ocorrida no Dia 20 de Dezembro de 1999 – cfr. a informação prestada pelo Gabinete para os Assuntos do Direito Internacional, a fls. 325 dos autos) (doravante designada apenas como Convenção), por um lado, e, por outro, que sendo esta Convenção uma “lei nova” em relação ao Decreto-Lei n.º 36/95/M, de 7 de Agosto (definidor de princípios gerais que enquadram a actividade de aviação civil em Macau), a norma do art.º 27.º deste Decreto-Lei (segundo a qual nomeadamente as acções judiciais para a efectivação da responsabilidade civil emergente de danos causados em Macau devem ser intentadas junto dos tribunais competentes de Macau) fica, devido mormente ao cânone de hermenêutica jurídica de que a lei nova derroga a lei antiga, afastada pelo art.º 28.º, n.º 1, da mesma Convenção (em conformidade com o qual a acção de responsabilidade deve ser intentada, à escolha do autor, no

território de uma das Altas Partes Contratantes, quer no tribunal do domicílio do transportador, da sede principal da sua exploração, ou do lugar onde ele possui um estabelecimento por intermédio do qual o contrato foi concluído, quer no tribunal do lugar de destino), no caso de se tratar de uma acção de responsabilidade nos termos previstos na Convenção, por força do espírito ínsito no art.º 32.º do mesmo diploma de Direito Internacional Convencional, dotado, aliás e como tal, de valor supralegal (à luz do qual designadamente são nulas todas as cláusulas do contrato de transporte e todas as convenções particulares anteriores ao prejuízo pelas quais as partes tenham derogado as regras da presente Convenção quer por uma determinação da lei aplicável, quer por uma modificação das leis de competência).

Pois bem, os autores ora recorrentes defendem a competência dos tribunais de Macau para conhecer da sua acção contra a ré recorrida, por principalmente entenderem que à luz do aludido n.º 1 do art.º 28.º da Convenção, Macau foi precisamente o lugar onde a transportadora ré possuiu um estabelecimento (*in casu*, “Agência de Viagens W”) por intermédio do qual o contrato de transporte aéreo de pessoas em questão tinha sido concluído, para além de ser também o “lugar de destino” de transporte, enquanto a ré pugna pela incompetência dos tribunais de Macau, por opinar nuclearmente que a referida “Agência de Viagens W” não foi um estabelecimento possuído por ela, e que o “lugar de destino” na situação *sub judice* foi Lisboa e não Macau.

*Quid juris?*

Para nós, e nomeadamente atento o alegado pelos autores na sua petição inicial no sentido de que eles adquiriram dois bilhetes de ida e volta para o “voo Macau-Lisboa” então operado pela ré, afigura-se-nos que o “lugar de destino” do “transporte internacional de pessoas por aeronave mediante remuneração” em apreço deve ser Macau e não Lisboa (se bem que, como uma nota à parte, Macau também tenha sido o “ponto de partida” do mesmo transporte em causa), conclusão nossa essa que encontra alicerce legal no conceito de “transporte internacional” definido na alínea 2) do art.º 1.º da Convenção (na redacção dada pelo respectivo Protocolo de modificação, feito em Haia em 28 de Setembro de 1955), nos seguintes termos (e segundo a respectiva tradução portuguesa):

<<Para o efeito da presente Convenção, é considerado transporte internacional todo o transporte no qual, de acordo com o que foi estipulado pelas Partes, o ponto de partida e o ponto de destino, quer haja ou não interrupções de transporte ou transbordo, estejam situados quer no território de duas Altas Partes Contratantes, quer apenas no território de uma Alta Parte Contratante, se se previu uma escala no território de um outro Estado, mesmo que este Estado não seja uma Alta Parte Contratante. O transporte entre dois pontos dentro do território de uma única Alta Parte Contratante sem uma escala estabelecida no território de outro Estado não será considerado transporte internacional para os efeitos da presente Convenção>>.

Assim sendo, o Tribunal Judicial de Base é um dos competentes para conhecer do litígio em causa, a título de tribunal do “lugar de destino” a que alude o n.º 1 do art.º 28.º da Convenção. E nem se diga que a conclusão já seria inversa se o bilhete de volta fosse um bilhete “open”. É que, para nós, mesmo na hipótese de bilhete “open”, o que está “open”

(aberto) são consabidamente apenas a data e/ou a hora da partida do voo incumbido de efectuar o transporte em causa (e até o número desse voo), e nunca o “lugar de destino” do transporte, sendo seguro que o que interessa para definir o foro competente a nível de “lugar de destino” nos termos do n.º 1 do art.º 28.º da Convenção é o lugar de destino do transporte, e não a data ou a hora da partida do voo em questão ou o número desse voo.

Com o que já não se torna mister abordar se a “Agência de Viagens W” integra ou não o conceito de “estabelecimento” para efeitos desse mesmo n.º 1 do art.º 28.º da Convenção.

Dest’arte, há que revogar o despacho recorrido na parte em que se declarou a incompetência do Tribunal Judicial de Base de Macau para conhecer da acção dos autores com condenação destes em custas, devendo, em sua substituição, ser proferida outra decisão que conheça da mesma, se outra circunstância a isto não obstar (cfr. mormente o disposto no art.º 673.º do Código de Processo Civil de Macau) (o que não implica que a acção *sub judice* tenha que ser julgada a final procedente a contento dos autores ora recorrentes).

**6.** Em conformidade com todo o acima exposto, acordam em revogar o despacho recorrido na parte em que se declarou o Tribunal Judicial de Base incompetente para conhecer da acção então intentada pelos autores com condenação destes em custas, devendo, por conseguinte, ser proferida pelo Tribunal *a quo* nova decisão que conheça da acção então intentada pelos autores recorrentes, se outro motivo a isto não obstar.

Custas pela presente lide recursória pela parte vencida a final.

Macau, 25 de Setembro de 2003.

Chan Kuong Seng (relator)

João Augusto Gil de Oliveira

Lai Kin Hong