

Processo C-560/19**Pedido de decisão prejudicial****Data de entrada:**

23 de julho de 2019

Órgão jurisdicional de reenvio:

Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Valencia (Tribunal de Comércio n.º 3 de Valência — Espanha)

Data da decisão de reenvio:

11 de julho de 2019

Demandante:

GT

Demandada:

Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.

[omissis] [identificação do processo e das partes]

DESPACHO

[omissis] [identificação do tribunal de reenvio]

Local: VALÊNCIA**Data:** onze de julho de dois mil e dezanove**MATÉRIA DE FACTO****PRIMEIRO.-** *Processo principal no qual se coloca a questão prejudicial.*

GT intentou ação contra a transportadora aérea Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A. na qual pediu o pagamento da indemnização de 600 euros prevista no artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91, por ter sofrido um atraso superior a 24

horas em relação à hora prevista de chegada ao destino final. Pediu, também, uma indemnização de 99[,]65 euros pelo dano causado pelo atraso, uma vez que perdeu uma noite de hotel no destino, cujo pagamento, por ter sido previamente reservada, teve de efetuar.

Os factos alegados na ação são os seguintes:

1º).- A demandante contratou com a Iberia — sociedade cujo objeto social é o transporte de passageiros com bilhetes que comercializa — o voo entre Alicante e Chicago, conforme consta do documento número três junto à ação. O voo era feito em duas escalas:

- A primeira escala entre Alicante e Madrid, no dia 9 de setembro de 2018, com partida às 09h40 e chegada a Madrid às 10h50. Esta escala era operada pela transportadora aérea Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.

- A segunda escala era entre Madrid e Chicago, no mesmo dia, com partida às 11h55 e chegada ao destino às 14h20. Esta escala era operada pela transportadora aérea Iberia.

2º).- O primeiro voo (Alicante-Madrid) sofreu um atraso à chegada a Madrid. A demandante declara que o atraso foi de 1 hora. A demandada reconhece o atraso embora considere que este foi de 30 minutos.

3º).- Em consequência deste atraso, o passageiro perdeu o voo sucessivo.

4º).- O passageiro foi reencaminhado para outro voo e chegou ao destino final, Chicago, com mais de 24 horas de atraso.

SEGUNDO.- *Questão prejudicial*

O presente processo encontra-se a aguardar prolação da decisão [*omissis*] [questões processuais internas]. Para proferir essa decisão, o tribunal de reenvio considerou necessário submeter uma questão prejudicial.

TERCEIRO.- *Identificação das partes e dos intervenientes*

As partes no processo principal são GT, [*omissis*] [nome do advogado], na qualidade de demandante, e a Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A., [*omissis*] [nome do advogado], na qualidade de demandada.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

PRIMEIRO.- *Quadro jurídico próprio do direito da União Europeia.*

- 1.- O considerando 7 do Regulamento (CE) n.º 261/2004 [*omissis*] refere que: «A fim de assegurar a aplicação efetiva do presente regulamento, as obrigações nele previstas deverão recair sobre a transportadora aérea operadora que operou ou

pretende operar um voo, quer seja em aeronave própria, alugada em regime de dry lease ou wet lease, ou de qualquer outra forma».

2.- O artigo 2.º do Regulamento [(CE) n.º] 261/2004 dispõe que: *«Para efeitos do presente regulamento, entende-se por: a) "Transportadora aérea", uma empresa de transporte aéreo titular de uma licença de exploração válida; b) "Transportadora aérea operadora", uma transportadora aérea que opera ou pretende operar um voo ao abrigo de um contrato com um passageiro, ou em nome de uma pessoa coletiva ou singular que tenha contrato com esse passageiro.»*

3.- O artigo 2.º do Regulamento [(CE) n.º] 261/2004 precisa que se entende por: *«"Destino final", o destino que consta do bilhete apresentado no balcão de registo ou, no caso de voos sucessivos, o destino do último voo; os voos sucessivos alternativos disponíveis não são tomados em consideração se a hora original planeada de chegada for respeitada.»*

O Acórdão Folkerts no processo C-11/11 de 26 de fevereiro de 2013 estabeleceu que: *«[...] no caso de voos sucessivos, apenas importa para efeitos da indemnização fixa prevista no artigo 7.º do Regulamento [(CE)] n.º 261/2004, o atraso verificado em relação à hora programada de chegada ao destino final, entendido como destino do último voo apanhado pelo passageiro em causa.»*

4.- O artigo 3.º[,] n.º 5[,] do Regulamento [(CE) n.º] 261/2004 dispõe que: *«O presente regulamento aplica-se a qualquer transportadora aérea operadora que forneça transporte a passageiros abrangidos pelos n.ºs 1 e 2. Sempre que uma transportadora aérea operadora, que não tem contrato com o passageiro, cumprir obrigações impostas pelo presente regulamento, será considerado como estando a fazê-lo em nome da pessoa que tem contrato com o passageiro.»*

5.- O artigo 5.º[,] n.º 1, alínea c) do Regulamento [(CE) n.º] 261/2004 refere que, em caso de cancelamento de um voo, *«os passageiros em causa têm direito a receber da transportadora aérea operadora indemnização nos termos do artigo 7.º, [...]».*

6.- O artigo 7.º, n.º 1 do Regulamento [(CE) n.º] 261/2004 regula a indemnização dizendo que: *«Em caso de remissão para o presente artigo, os passageiros devem receber uma indemnização no valor de:*

a) 250 euros para todos os voos até 1 500 quilómetros;

b) 400 euros para todos os voos intracomunitários com mais de 1 500 quilómetros e para todos os outros voos entre 1 500 e 3 500 quilómetros;

c) 600 euros para todos os voos não abrangidos pelas alíneas a) ou b).

Na determinação da distância a considerar, deve tomar-se como base o último destino a que o passageiro chegará com atraso em relação à hora programada devido à recusa de embarque ou ao cancelamento.»

- 7.- O Acórdão Sturgeon, nos processos apensos C-402/07 e C-432/07, de 19 de novembro de 2009 e o Acórdão Nelson, nos apensos C-581/10 e C-629/10, de 23 de outubro de 2012, equipararam o atraso considerável na hora de chegada ao cancelamento do voo.
- 8.- A Diretiva 90/314/[CEE do Conselho] prevê, no seu artigo 5.º, n.º 1, que os Estados-Membros tomarão as medidas necessárias para que o operador e/ou a agência que sejam partes no contrato sejam responsáveis perante o consumidor pela correta execução das obrigações decorrentes do contrato, quer essas obrigações devam ser executadas por eles próprios ou por outros prestadores de serviços, e isso sem prejuízo do direito de regresso do operador e/ou da agência contra esses outros prestadores de serviços.
- 9.- O artigo 13.º do Regulamento [(CE) n.º] 261/2004 estabelece que: *«Se a transportadora aérea operadora tiver pago uma indemnização ou tiver cumprido outras obrigações que por força do presente regulamento lhe incumbam, nenhuma disposição do presente regulamento pode ser interpretada como limitando o seu direito de exigir indemnização, incluindo a terceiros, nos termos do direito aplicável.»*
- 10.- A comunicação da Comissão de 15 de junho de 2016 dispõe, no seu ponto 2.2.3, que: *«Em conformidade com o artigo 3.º, n.º 5, a transportadora aérea operadora é sempre responsável pelo cumprimento das obrigações constantes do regulamento e não, por exemplo, outra transportadora aérea que possa ter vendido o bilhete. O conceito de "transportadora aérea operadora" é introduzido no considerando 7».*
- 11.- No Acórdão Bossen, no processo C-559/16, de 7 de setembro de 2017, [o Tribunal de Justiça] referiu que as disposições do Regulamento [(CE) n.º 261/2004] *«preveem o direito dos passageiros a uma indemnização, sem distinguir consoante aqueles que chegam ao seu destino final através de um voo direto ou através de um voo com correspondências».*

SEGUNDO.- *Dúvidas que fundamentam a submissão da questão prejudicial*

1.- Tal como se referiu anteriormente a respeito dos fundamentos jurídicos, a legislação comunitária parece indicar que é a transportadora aérea operadora a responsável pelo pagamento da indemnização prevista no artigo 7.º do Regulamento [(CE) n.º] 261/2004 independentemente de quem tenha vendido o bilhete. Ou seja, independentemente de quem seja a transportadora contratual. Esta situação parece clara no caso de ter sido uma agência de viagens a efetuar a venda do bilhete e, por conseguinte, que tenha celebrado o contrato com o passageiro. Ora, a dúvida surge quando o bilhete é vendido por uma transportadora que se dedica ao transporte aéreo de passageiros, mas que não é a que opera o voo pois, em resultado das alianças entre transportadoras aéreas, o voo é efetivamente realizado por uma transportadora diferente. Esta é a situação que se verifica no processo principal. Com efeito, neste, é a Iberia, uma empresa

que se dedica ao transporte aéreo de passageiros, que vende o bilhete. Mas não é quem opera o voo entre Alicante e Madrid uma vez que a escala do voo é efetivamente realizada por outra transportadora, no caso, a Air Nostrum, em virtude das alianças existentes entre ambas as transportadoras.

Por tal motivo, suscita-se a questão de saber se a obrigação de pagamento da indemnização do artigo 7.º do Regulamento [(CE) n.º] 261/2004 incumbe única e exclusivamente à transportadora que opera o voo e, por isso, o realiza efetivamente, ou se também pode ser imposta à transportadora que não opera o voo mas que é a empresa com a qual se contrata e que também se dedica à realização de voos de passageiros. Ou seja, se se pode considerar abrangida no conceito de «*transportadora aérea operadora que operou um voo*» a empresa que tem por objeto o transporte aéreo de passageiros, que vende o bilhete, mas que não opera o voo, isto é, que não o realiza efetivamente.

Assim, a primeira questão que se submete é: tendo em conta o artigo 2.º, alínea b), e o artigo 3.º, n.º 5, do Regulamento [(CE) n.º] 261/2004, pode considerar-se abrangida no conceito de «*transportadora aérea operadora que opera um voo*» uma empresa que tem por objeto social o transporte aéreo de passageiros e que vende o bilhete mas que não opera o voo, isto é, que não o realiza efetivamente?

2.- Caso a resposta à anterior [questão] seja negativa, coloca-se a questão de saber quem é responsável pelo pagamento da indemnização quando num mesmo voo intervieram duas ou mais transportadoras aéreas na realização efetiva do voo quando este tem uma correspondência.

Com efeito, como se expôs, a jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia estabeleceu que o critério determinante para a responsabilidade pelo pagamento da indemnização é o atraso em mais de três horas em relação à hora prevista de chegada ao destino final. O que se verifica independentemente de a causa do atraso ter resultado de um atraso na descolagem, durante a realização do voo ou em consequência de um atraso numa correspondência.

É esta última circunstância que suscita dúvidas sobre a forma de interpretar o Regulamento [(CE) n.º] 261/2004]. Com efeito, o problema que se coloca suscita-se nos casos, como acontece no processo principal, em que o voo se divide em duas escalas, cada uma realizada por uma transportadora aérea operadora e verifica-se uma perda da correspondência devido a um atraso na primeira escala. E, concretamente, quando o atraso nessa primeira escala é inferior a três horas, mas o atraso no destino final é superior a três horas devido à perda da correspondência.

No caso de que se tratar de voos diferentes, não há dúvida de que não haveria direito a indemnização.

O problema é quando há um único voo com correspondência. Com efeito, neste caso, a primeira transportadora aérea operadora realizou-o com um atraso em relação à hora prevista de chegada, mas esse atraso foi inferior a três horas.

Todavia, como consequência do atraso nessa primeira escala do voo, verifica-se um atraso considerável no destino final.

Por conseguinte, as dúvidas que se suscitam são: existe o direito a indemnização a favor dos passageiros previsto no artigo 7.º do Regulamento [(CE) n.º] 261/2004 no caso de o voo estar dividido em várias escalas e, em consequência de um atraso ligeiro (inferior a três horas) numa das escalas, se verificar um atraso considerável (superior a três horas) no destino final por se ter perdido uma correspondência? Em caso de resposta afirmativa, não sendo as mesmas transportadoras aéreas operadoras das diferentes escalas, a transportadora aérea operadora do voo em cuja escala se verificou um atraso ligeiro (inferior a três horas) mas causou a perda da correspondência e, por isso, um atraso considerável (superior a três horas) no destino final, é responsável pelo pagamento da indemnização prevista no artigo 7.º do Regulamento [(CE) n.º] 261/2004?

DISPOSITIVO

DISPOSITIVO: Face ao exposto, decido submeter ao Tribunal de Justiça da União Europeia o seguinte pedido de decisão prejudicial:

1.- Pode considerar-se abrangida no conceito de «*transportadora aérea operadora que operou um voo*» uma empresa que tem por objeto social o transporte aéreo de passageiros e que vende o bilhete, mas que não opera o voo, isto é, que não o realiza efetivamente?

2.- Em caso de resposta negativa à questão anterior, há lugar ao direito a indemnização a favor dos passageiros previsto no artigo 7.º do Regulamento [(CE) n.º]261/2004 no caso de o voo ter várias escalas e, em consequência de um atraso ligeiro (inferior a três horas) numa das escalas, se verificar um atraso considerável (superior a três horas) no destino final em razão da perda de uma correspondência? Em caso de resposta afirmativa, na hipótese de as transportadoras aéreas operadoras das diferentes escalas serem distintas, a transportadora aérea operadora do voo em cuja escala se verificou um atraso ligeiro (inferior a três horas) na origem da perda da correspondência e que, por esse motivo, provocou um atraso considerável (superior a três horas) no destino final é responsável pelo pagamento da indemnização prevista no artigo 7.º do Regulamento [(CE) n.º] 261/2004?

[*omissis*]

[*omissis*] [fórmulas finais e assinatura]