

Versão anonimizada

Tradução

C-286/19 - 1

Processo C-286/19

Pedido de decisão prejudicial

Data de entrada:

5 de abril de 2019

Órgão jurisdicional de reenvio:

Tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois [Tribunal de Primeira Instância de Aulnay-sous-Bois, França]

Data da decisão de reenvio:

25 de março de 2019

Demandantes:

JE

KF

Demandada:

XL Airways SA

TRIBUNAL DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

[*Omissis*]

[*Omissis*] **AULNAY-SOUS-BOIS**

[*Omissis*]

Sentença proferida [*omissis*] em VINTE E CINCO DE MARÇO DE DOIS MIL E DEZANOVE

[*Omissis*]

Após debates na audiência pública de 10 de dezembro de 2018

[Omissis]

ENTRE OS DEMANDANTES:

JE, residente [omissis] PARIS

KF, residente [omissis] PARIS,

[Omissis]

POR UM LADO,

E A DEMANDADA:

S.A. XL AIRWAYS, [omissis] TREMBLAY-EN-FRANCE,

[Omissis]

POR OUTRO,

[Omissis]

Por [omissis] petição de 17 de março de 2017, [omissis] JE e KF demandaram a sociedade XL AIRWAYS [omissis], com vista à sua condenação no pagamento, a cada um, do montante principal de 600 euros, a título de indemnização pelo cancelamento de um voo, nos termos 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 (JO 2004, L 46, p. 1), acrescido de juros à taxa legal a contar da notificação. Além disso, os interessados pediram, igualmente cada um, uma indemnização de 400 euros por resistência abusiva da companhia aérea e o montante de 500 euros ao abrigo do artigo 700.º do *Code de procédure civile* (Código de Processo Civil), para além das despesas.

Os cônjuges JE/KF alegaram ter adquirido a essa transportadora aérea dois bilhetes de avião para um voo Punta Cana (República Dominicana)/Paris, com descolagem prevista para 24 de maio de 2014, às 21.20 horas e aterragem no aeroporto Roissy CDG, em 25 de maio de 2014, às 12.20 horas. Ora, segundo os demandantes, esse voo foi cancelado e só beneficiaram de um voo de substituição no dia 25 de maio de 2014, às 17.35 horas (hora local), de modo que chegaram ao seu destino final Paris no dia seguinte às 07.50 horas.

Em seguida, os demandantes enviaram à sociedade XL AIRWAYS, em 27 de maio de 2016 e por intermédio do seu advogado, uma carta a solicitar o pagamento da indemnização fixa de 600 euros por passageiro prevista pelo Regulamento (CE) n.º 261/2004 em caso de cancelamento de um voo de distância superior a 3 500 quilómetros.

Uma vez que a companhia aérea não deu seguimento a esse pedido, os cônjuges JE/KF intentaram a presente ação a fim de ver o litígio dirimido em conformidade com o direito aplicável.

Após vários adiamentos, o processo foi levado a julgamento na audiência de 10 de dezembro, tendo as partes comparecido *[omissis]*.

Na audiência de julgamento, considerada a possibilidade de o alegado cancelamento do voo ser reclassificado pelo tribunal como atraso de voo, os cônjuges JE/KF requereram *[omissis]* a suspensão da instância com o fundamento de que se suscita assim a questão da interpretação das disposições do artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento n.º 261/2004, ao abrigo das quais deve ser considerado passageiro de um voo a pessoa que tenha uma reserva confirmada e que se tenha apresentado para o registo de acordo com as condições estabelecidas pela companhia e pelo menos 45 minutos antes da hora prevista para a descolagem, não sendo, porém, exigido esse último requisito em caso de cancelamento.

Nesse caso, os demandantes pedem a suspensão da instância enquanto se aguarda a resposta do Tribunal de Justiça da União Europeia às questões prejudiciais já submetidas à sua apreciação nesta matéria e apresentam ao tribunal novas questões prejudiciais referentes à aplicação das mesmas disposições, requerendo que sejam também submetidas ao órgão jurisdicional europeu.

A título subsidiário, os cônjuges JE/KF reiteraram as pretensões e os fundamentos expostos na sua petição inicial, aumentando, no entanto, o montante dos seus pedidos de indemnização por resistência abusiva para 1 000 euros por passageiro, fazendo o mesmo quanto ao pedido formulado ao abrigo do artigo 700.º do Código de Processo Civil.

Relativamente ao pedido de suspensão da instância, a representante da sociedade XL AIRWAYS, alegando que o incidente em litígio constituía um atraso de voo na aceção da jurisprudência europeia, declarou opor-se a esse pedido de suspensão, dado que a questão da determinação da qualidade de passageiro nos termos do artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 tinha sido decidida por jurisprudência perfeitamente clara da Cour de cassation (Tribunal de Cassação, França). Quanto ao mérito, a demandada concluiu pela improcedência de todos os pedidos, uma vez que, tratando-se, segundo ela, de um atraso de voo, na falta de prova por parte dos cônjuges JE/KF da sua apresentação para o registo do voo nas condições exigidas, não demonstraram a sua qualidade de passageiros elegíveis para uma indemnização com fundamento no texto invocado.

[Omissis]

FUNDAMENTAÇÃO

Quanto ao pedido de suspensão da instância

[*Omissis*] [matéria processual de direito nacional]

[*Omissis*] O artigo 267.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) prevê que o Tribunal de Justiça da União Europeia é competente para decidir a título prejudicial, nomeadamente sobre a interpretação dos Tratados.

Sempre que se suscite uma questão desta natureza em processo pendente num órgão jurisdicional nacional cujas decisões não sejam suscetíveis de recurso judicial previsto no direito interno, esse órgão é obrigado a submeter a questão ao Tribunal, tendo em conta que o *Code de l'organisation judiciaire* (Código da Organização Judiciária) dispõe no seu artigo R221-37 que o tribunal de primeira instância conhece dos litígios em última instância até ao valor de 4 000 euros e por decisão suscetível de recurso, quando o valor da causa exceda esse montante ou seja indeterminado.

[*Omissis*]

[*Omissis*] [matéria processual de direito nacional]

No caso em apreço, é pacífico que os pedidos dos cônjuges JE/KF não excedem a alçada do tribunal de 4 000 euros; o litígio deverá ser julgado, quanto ao mérito, por decisão proferida em última instância e, portanto, não suscetível de recurso na aceção do artigo 267.º TFUE.

Além disso, quando existam no caso concreto fundamentos sérios que permitam ponderar a reclassificação do incidente em que assenta o pedido de anulação, para atraso de voo, é certo que a interpretação das disposições do artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 261/2004, relativamente aos aspetos suscitados nas novas questões prejudiciais apresentadas ao tribunal, é de natureza a determinar a aplicabilidade ao litígio das disposições indemnizatórias previstas pelo Regulamento (CE) n.º 261/2004.

Por conseguinte, [*omissis*] há que deferir o pedido de suspensão da instância formulado pelos demandantes [*omissis*] e isto até à prolação da decisão do Tribunal de Justiça da União Europeia sobre as questões prejudiciais submetidas [*omissis*].

Quanto às questões prejudiciais

O Tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois [Tribunal de Primeira Instância de Aulnay-sous-Bois, França] é confrontado com um conseqüente aumento de ações da sua competência na área de jurisdição do aeroporto Roissy-Charles-de-Gaulle, que suscitam dúvidas quanto às formas de provar a apresentação para o registo

dos voos atrasados, potencialmente elegíveis para o regime de indemnização fixa instituído pelo Regulamento (CE) n.º 261/2004.

Em dois acórdãos de 14 de fevereiro de 2018 [*omissis*] e de 12 de setembro de 2018 [*omissis*], a Cour de cassation (Tribunal de Cassação, França) confirmou as sentenças proferidas pelo Tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois [Tribunal de Primeira Instância de Aulnay-sous-Bois, França], que julgaram improcedentes os pedidos de indemnização fixa deduzidos contra uma transportadora operadora com fundamento no regulamento *supra* referido pelo atraso de um voo de mais de três horas ao destino final. Nesses processos, os demandantes apresentaram apenas os comprovativos de uma reserva confirmada eletronicamente e, num deles, também um certificado de atraso não nominativo.

Não obstante essa jurisprudência que interpreta as disposições do artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 com base no direito das obrigações, muitos passageiros, que já não dispõem de elementos suscetíveis de fazer prova formal da sua apresentação efetiva para o registo dos voos controvertidos e que invocam as evoluções tecnológicas, que implicam designadamente o desaparecimento progressivo da emissão de cartões de embarque em «papel», desenvolvem um importante contencioso em torno desta questão.

É, nomeadamente, alegado que o facto de ter na sua posse uma reserva de voo confirmada constitui uma presunção simples de apresentação para o registo face a qual cabe à companhia aérea produzir prova em contrário. Essa análise foi validada pelas decisões de alguns tribunais de primeira instância, que intimaram a transportadora aérea a apresentar os dados PNR (*Passenger Name Record*) do voo controvertido, se necessário, com aplicação de uma sanção pecuniária compulsória.

Tendo dado entrada no Tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois [Tribunal de Primeira Instância de Aulnay-sous-Bois (juiz singular), França] 2 700 processos de contencioso aéreo em 2017 e mais de 5 000 processos em 2018, uma boa administração da justiça exige uma clarificação definitiva dos requisitos de aplicação do artigo 3.º, n.º 2, alínea a), acima referido, a fim de permitir, no próprio interesse dos passageiros, uma harmonização das decisões proferidas pelos órgãos jurisdicionais chamados a decidir esses litígios geralmente em última instância.

A mesma matéria já motivou a apresentação na secretaria do Tribunal de Justiça da União Europeia de um pedido de decisão prejudicial, que deu entrada em 3 de dezembro de 2018, no âmbito de um processo do Tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois [Tribunal de Primeira Instância de Aulnay-sous-Bois (juiz singular), França] [*omissis*] e registado no Tribunal de Justiça sob o número C-756/18. A questão submetida visava a possibilidade de dar como provada a apresentação para o registo através de uma simples presunção.

No presente caso, os cônjuges JE/KF sustentam, em primeiro lugar, que a jurisprudência segundo a qual um atraso de pelo menos três horas é equiparável a um cancelamento de voo não tem por consequência tornar aplicáveis, em matéria de voo atrasado, as disposições do artigo 3.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 261/2004 e que uma eventual aplicabilidade, nesse caso de figura, suscitaria, em todo o caso, a questão de saber se o horário de referência de partida do voo é a hora de descolagem inicialmente prevista ou a hora efetiva de partida do voo atrasado.

Quanto ao ónus da prova da apresentação para o registo, os demandantes, que invocam evoluções tecnológicas recentes, e especialmente a desmaterialização dos cartões de embarque, suscitam a questão da natureza dos requisitos previstos no artigo 3.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 261/2004, a fim de saber se se trata de requisitos prévios à aplicabilidade do referido regulamento, cuja prova incumbe ao consumidor, ou uma causa de exclusão da obrigação de indemnização da companhia aérea, que cabe a esta última provar.

Por último, os cônjuges JE/KF evocam a incompatibilidade que poderia existir entre o facto de o ónus da prova da apresentação para o registo caber exclusivamente aos passageiros e o princípio do efeito útil do Regulamento (CE) n.º 261/2004, perante os seus objetivos de elevado nível de proteção dos consumidores que são, neste caso, os referidos passageiros.

Estas questões prejudiciais formuladas pelos demandantes foram objeto de um debate contraditório *[omissis]*. A demandada declarou opor-se à suspensão da instância, considerando as questões prejudiciais colocadas pelos demandantes desprovidas de fundamento, uma vez que a Cour de cassation (Tribunal de Cassação, França), com os seus acórdãos de 14 de fevereiro de 2018 e de 12 de setembro de 2018, definiu uma jurisprudência clara que consiste em validar a exigência de os passageiros produzirem prova da sua apresentação efetiva para o registo do voo, mediante a exibição do seu cartão de embarque ou de outro elemento suscetível de produzir a prova exigida.

Assim, há que considerar que as questões suscitadas pelos demandantes, embora retomem fundamentalmente a problemática da questão prejudicial anteriormente submetida ao Tribunal de Justiça da União Europeia, em 3 de dezembro de 2018, num processo semelhante, embora estendam o âmbito a partir de ângulos de análise jurídica diferentes, são de natureza a permitir uma análise mais completa do tema atualmente controverso.

Por conseguinte, uma vez que a decisão a proferir sobre o mérito é de última instância, há, assim, que submeter ao Tribunal de Justiça da União Europeia as seguintes questões prejudiciais:

[Omissis]

[Omissis] [enunciado das questões prejudiciais, reproduzidas na parte decisória]

[*Omissis*] [decisão de suspensão da instância]

[*Omissis*] [precisão sobre as despesas]

PELOS FUNDAMENTOS EXPOSTOS

O tribunal [*omissis*]

ORDENA a submissão ao Tribunal de Justiça da União Europeia das seguintes questões prejudiciais:

1) Quanto à aplicabilidade do artigo 3.º, n.º 2, alínea a), em caso de atraso de voo, nas suas duas partes:

a) Tendo em conta que o direito a indemnização em caso de recusa de embarque ou de cancelamento, previsto 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, foi alargado aos atrasos de voo pela jurisprudência (Acórdão do TJUE, 4.ª secção, de 19 de novembro de 2009, proc. C-402/07 e C-432/07, *Sturgeon*), o requisito literal relativo à apresentação do passageiro para o registo previsto no artigo 3, n.º 2, alínea a), do referido regulamento, que se aplica unicamente em caso de recusa de embarque, é aplicável no âmbito de uma indemnização pedida por um passageiro vítima de um atraso de voo, mas não de uma recusa de embarque?

b) Em caso de resposta afirmativa à questão 1) a), tendo em conta os objetivos do prazo previsto no artigo 3.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 261/2004 («até 45 minutos antes da hora de partida publicada») relacionados com a questão do *overbooking* e objetivos de segurança, deve esse prazo ser interpretado, neste caso, como sendo «até 45 minutos antes da nova hora de partida do voo atrasado publicada nos painéis do aeroporto ou até 45 minutos antes da nova hora de partida do voo atrasado comunicada aos passageiros»?

2) Quanto ao ónus da prova da «apresentação para o registo»

Em caso de resposta afirmativa à questão 1) a), ou seja, caso se aplique o artigo 3.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, a uma indemnização pedida por um passageiro vítima de um atraso de voo:

a) Os requisitos previstos no artigo 3.º, n.º 2, alínea a), são requisitos prévios que o consumidor deve justificar para a aplicação do regulamento ou uma causa de exclusão da companhia aérea que lhe permite apresentar o

registo dos passageiros para demonstrar que o consumidor não se apresentou no registo «tal como estabelecido e com a antecedência que tenha sido indicada e escrita (incluindo por meios eletrónicos) pela transportadora aérea, pelo operador turístico ou pelo agente de viagens autorizado, ou, não sendo indicada qualquer hora, até 45 minutos antes da hora de partida publicada» prevista pelo artigo 3.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, tendo em conta as evoluções tecnológicas que permitem atualmente a edição eletrónica dos cartões de embarque desmaterializados, a inexistência de qualquer registo da hora nos cartões de embarque em papel, a inexistência correlativa de qualquer obrigação de se apresentar fisicamente no balcão de registo, e o facto de apenas as companhias aéreas disporem de todas as informações relativas ao registo dos passageiros até à conclusão das operações de registo?

b) O princípio do efeito útil, os objetivos do Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, e o elevado nível de proteção dos passageiros e dos consumidores em geral garantido pelo referido regulamento ou por outras disposições ou normas de direito da União, opõem-se a que recaia exclusivamente sobre o passageiro o ónus da prova da sua apresentação para o registo «tal como estabelecido e com a antecedência que tenha sido indicada e escrita (incluindo por meios eletrónicos) pela transportadora aérea, pelo operador turístico ou pelo agente de viagens autorizado, ou, não sendo indicada qualquer hora, até 45 minutos antes da hora de partida publicada» prevista no artigo 3.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 261/2004, de 11 de fevereiro de 2004, tendo em conta as evoluções tecnológicas que permitem atualmente a edição eletrónica dos cartões de embarque desmaterializados, a inexistência de qualquer registo da hora nos cartões de embarque em papel, a inexistência correlativa de qualquer obrigação de se apresentar fisicamente no balcão de registo, e o facto de apenas as companhias aéreas disporem de todas as informações relativas ao registo dos passageiros até à conclusão das operações de registo?

[Omissis]